

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 5

Sonstiges

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: 30.01.2026

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

neuen Strassen «schön nach der Reisschiene» an, eine Methode, nach welcher leider auch heute noch auf dem Berner Stadtbauamte bei neuen Quartieranlagen verfahren wird. Das neueste Beispiel hieron ist der Bauungsplan des Spitalackerquartieres. Die Südfront und die westliche Hälfte der Nordfront der Spitalgasse ist bereits ziemlich glatt durchgeführt, während sich die östliche Hälfte der Nordfront, deren östliches Ende nun neu gebaut werden soll, immer noch in einem Uebergangsstadium befindet. Die Strassenfront hatte hier ursprünglich eine Biegung, deren konkave Seite gegen die Strasse gekehrt war. Der grösste Rückprung hinter dem jetzigen Alignement beträgt 1,60 m. Nun sind bereits in der Mitte des letzten Jahrhunderts vier, teils ziemlich breite teils nur schmale vierstöckige Häuser in das geradlinige Alignement gestellt worden. Hinter diesen neuern Häusern stehen die alten, niedrigen benachbarten Häuser teils 0,70 m bis 1 m teils sogar 1,50 m zurück. Wenn man nun, dem Gesuch des Heimatschutzes Folge gebend, bei dem fraglichen Neubau das bisher vorgeschriebene Alignement verlassen wollte, müsste die Stadt entweder das Terrain zwischen dem Alignement und der alten Gebäudefront, das bereits von der Gemeinde käuflich abgetreten wurde, wieder expropriieren oder die östliche Ecke des Neubaus etwa 2 m vor die jetzige Baufuge hinausrücken und die Strasse um soviel verschmälern. Im ersten Fall müsste die Gemeinde ansehnliche finanzielle Opfer bringen und der hässliche Vorsprung des Hauses Nr. 8, welches auf dem neuen Alignement steht, würde in alle Zukunft die Strasse verunstalten. Im zweiten Falle würde man allerdings zu den verschiedenen Merkwürdigkeiten dieser Strassenfront eine neue Merkwürdigkeit fügen. Aber es ist keine Frage, dass dadurch weder praktisch für den Verkehr etwas gewonnen, noch die geradlinige, langweilige Strassenfront mit dieser gezwungenen Abbiegung ein ästhetisch befriedigenderes Aussehen erhalten würde.

Die Spitalgasse trägt nun einmal, wenigstens in ihrer Geradlinigkeit, den Stempel, der ihr im XVIII. und XIX. Jahrhundert in der besten Absicht aufgedrückt wurde und das ist auch eine historische Eigenart, wenn sie auch dem heute vorherrschenden Geschmack weniger entspricht als die älteren Strassen, die auf weniger gezwungene Weise, aber immerhin auch nicht auf einmal, ihr heutiges Aussehen erhalten haben. Durch das Zurückkommen auf das alte gebogene Alignement würde man nur das Uebergangsstadium, in dem sich die Nordfront der Spitalgasse seit bald zweihundert Jahren befindet, noch verlängern und das dürfte auch vom Standpunkte des Heimatschutzes aus nicht wünschenswert sein. O. W.

Miscellanea.

Motorwagen der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio. Auf dieser elektrisch betriebenen Bahnstrecke sind kürzlich 16 neue Motorwagen in Dienst gestellt worden, die nach amerikanischem Muster mit Vielfachsteuerung ausgerüstet sind. Die Kontroller besitzen die üblichen beiden Handkurbelwellen, die eine für Vor- oder Rückwärtsgang, die andere zur Geschwindigkeits-Regulierung in je fünf Stellungen für Parallel- oder Serienschaltung der beiden Wagenmotoren. Diese zweite Kurbel trägt einen durch eine Feder nach oben gedrückten Sicherheits-Stromunterbrecher. Die Betätigung des Kontrollers ist nur möglich solange der Knopf dieses Unterbrechers durch die Hand des Wagenführers heruntergedrückt wird; lässt also der Führer aus irgend einem Grund die Kurbel los, so wird der Strom automatisch unterbrochen und der Zug angehalten. Durch die Einrichtung der Vielfachsteuerung (System Thomson, Houston) ist es möglich, beliebig viele, durch entsprechende Kabel miteinander verbundene Motorwagen von einem einzigen Kontroller aus zu steuern, wodurch das wirksame Adhäsionsgewicht in beliebiger Weise erhöht werden kann. Die Stromzuführung erfolgt durch besondere seitlich verlegte Zuführungsschienen und entsprechende Gleitschuhe, von denen jeder Wagen zwei Paar besitzt. Die vierachsigen Drehgestellwagen von einer Länge von 19,36 m zwischen den Puffern und einem Dienstgewicht von 45 000 kg bieten Platz für 76 bis 80 Reisende und sind sowohl mit Handbremsen, wie auch mit Westinghouse-Bremse versehen. Die Luftpumpe zu dieser wird durch einen besondern kleinen Motor angetrieben, der sowohl von Hand, wie auch automatisch ein- und ausgeschaltet wird, je nachdem der Druck im Luftbehälter weniger oder mehr als 6 Atm. beträgt.

Die elektrische Beleuchtung erfolgt unabhängig von der dritten Schiene durch Dynamo und Akkumulatoren. Die Anschaffungskosten eines solchen Wagens beliefen sich auf 93 250 Lire, wovon 38 000 Lire auf die elektrische Ausrüstung entfallen.

„Mauretania“ und „Satsuma“, gegenwärtig der grösste Handelsdampfer und das grösste Panzerschiff, sind beide vergangenen Herbst vom Stapel gelaufen. Der Schnelldampfer «Mauretania» der englischen Cunard

Linie, das Schwester-Schiff der «Lusitania» der gleichen Gesellschaft, wird mittelst Dampfturbinen bewegt, die aus 23 Doppelkesseln mit je acht Feuerungen gespeist werden. Die Gesamt-heizfläche beträgt 16 864 m², die Gesamtrostfläche 372 m², der Kesseldruck 12 Atm. Die «Satsuma», das neueste japanische Schlachtschiff, ist dadurch bemerkenswert, dass es in allen Teilen einschliesslich der Armierung auf der Yokosuka-Werft in Japan selbst erbaut worden ist. Es übertrifft in seiner Wasserverdrängung das bisher grösste Panzerschiff, die englische »Dreadnought» um volle 1200 t. Die Hauptabmessungen der beiden Schiffe sind folgende:

	«Mauretania»	«Satsuma»
Wasserverdrängung	t 43 000	19 200
Länge über Alles	m 239,4	146,5
Breite	m 26,8	25,2
Tiefgang	m 11,3	8,4
Maschinenstärke	P.S. ind. 68 000	18 000
Geschwindigkeit	Knoten 23 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$

Lötschbergbahn. Die Regierung des Kantons Bern hat unter Hinweis auf die technischen und finanziellen Grundlagen, von denen ausgehend der Bau der Berner Alpenbahn vom Kanton Bern in Angriff genommen wurde, und auf die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens, das sie als ein schweizerisch-nationales Werk auffasst, sowie unter Hervorhebung der mannigfachen Vorteile, die der neuen Bahn aus der doppelspurigen Ausführung des Lötschbergtunnels erwachsen würden, an den schweizerischen Bundesrat das Gesuch gerichtet:

«Die Eidgenossenschaft möchte sich an der Berner Alpenbahn (Bern-Lötschberg-Simplon) finanziell beteiligen zu dem Zwecke, die doppelspurige Ausführung des grossen Lötschbergtunnels bei der ersten Anlage möglich zu machen.»

Diese Beteiligung möchte auf mindestens fünf Millionen Franken bestimmt werden und in Aktien gleichen Ranges wie die Staatsbeteiligung des Kantons Bern (Stammaktien) erfolgen.»

Stadtbaumeister A. Geiser in Zürich, der, wie wir seiner Zeit meldeten, zur Wiederherstellung seiner Gesundheit einen längern Urlaub genommen hatte, sah sich nunmehr veranlasst, den Stadtrat um endgültige Enthebung von seinem Posten zu ersuchen. Wenn sich auch, wie wir erfreulicher Weise berichten können, sein durch Ueberarbeitung gestörter Gesundheitszustand schon wesentlich gebessert und unser verehrter Herr Kollege die beste Aussicht hat, sein Leid in absehbarer Zeit gänzlich überwunden zu sehen, so glaubte er es doch nicht wagen zu dürfen, die schwere, immer verantwortungsvoller werdende Bürde seines Amtes wieder auf sich zu nehmen, um dieses auch weiterhin in gleicher Weise auszufüllen und zu besorgen, wie er bisher gewohnt gewesen ist und wie es ihm allein Befriedigung gewähren konnte. Es wird uns freuen, ihn bald wieder gänzlich hergestellt unter uns zu sehen; seiner Schaffensfreudigkeit wird es auch ohne die amtliche Tätigkeit an geeignetem Wirkungsfelde nicht fehlen.

Das Kunstgewerbemuseum in Zürich eröffnete am 24. Januar seine nunmehr ausgebauten und geschmackvoll eingerichteten Räume mit einer Ausstellung von Kunstblättern und Druckwerken. Neben *Fritz Thoulow* mit seinen farbigen Radierungen und dem Belgier *de Brouyker* mit schwarz-weiss Radierungen, neben englischen Farbendrucken und Künstler Steinindrucken von *Rivière* ist vor allem eine prächtige Sammlung von Drucken des in London arbeitenden *Lucien Pissaro* beachtenswert. Treffliche Keramiken, ausser holländischen Arbeiten Schöpfungen des Konstanzer Künstlers *Herman Seidler* und des Schweizers *Beyer* in Renens, sowie charakteristische Arbeiten (Möbel, Keramik, Tischbesteck, Schmuck usw.) von *Henry van de Velde*, dem in Weimar lebenden Belgier, ergänzen die sehr besuchenswerte Ausstellung.

Zum Mitgliede des Regierungsrates von Basel wurde an Stelle des Herrn *H. Reese*, der aus Rücksichten für seine Gesundheit das Amt niedergelegt hat, am Sonntag den 27. Januar d. J. gewählt Herr Architekt *Armin Stöcklin* aus Basel, z. Z. Professor am kantonalen Technikum in Burgdorf. Stöcklin hat in den Jahren 1880 bis 1883 an der Bauschule des eidgen. Polytechnikums studiert; er war dann 10 Jahre als Architekt beim Baudepartement Basel tätig, bis er 1893 an die Lehrstelle nach Burgdorf berufen wurde. Den Fachgenossen ist er namentlich auch als wiederholt prämiierter, eifriger Mitbewerber bei architektonischen Wettbewerben bekannt.

Der Umbau des Hotels Baur en ville in Zürich ist nach den Plänen der Architekten *Pfleghard & Haefeli* in Zürich soeben in Angriff genommen worden. Der erste Entwurf, der s. Z. auch von Seiten des Heimatschutzes beanstandet wurde, hat mit Berücksichtigung der geäusserten Wünsche eine eingehende Neubearbeitung erfahren unter Beibehaltung des Loggiemotivs an der Fassade gegen den Paradeplatz.