

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 10

Artikel: Fortführung von Bauarbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31518>

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: 09.02.2026

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

Wohnzimmer haben Brusttäfer erhalten, die andern Räume sind tapeziert. Mit elektrischer Beleuchtung, Wasser und Gasherden ergeben sich Baukosten (einschl. Gartensockel, aber ohne andere Umgebungsarbeiten), die in der Tabelle auf Seite 119 zusammengestellt sind.

Die Heimstrasse wurde während der Bauausführung von der Gemeinde erstellt und mit Gas-, Wasser und elektrischen Leitungen versehen. Bezüglich allgemeiner Orientierung sei auf die Pläne Frauenfelds in Band LXI, S. 306 verwiesen.

Villa Altermatt in Frauenfeld.

Architekten Kaufmann & Freymuth, Frauenfeld.

An der Speicherstrasse, die von der alten Stadt aus in ziemlich genau östlicher Richtung ansteigt, liegt mit weitem Fernblick gegen Nord und Nordost, über Thurtal und Bodensee, das Haus A. Altermatt. Der Oertlichkeit gut angepasst ist seine Stellung auf dem Bauplatz und die Anlage des architektonisch geformten Gartens. Einteilung und Aussehen des Hauses sind den Bildern zu entnehmen. Der Sockel zeigt rauhes Bossenmauerwerk aus Jurakalk, darüber Terranavaputz auf dem aufgehenden Backstein-Mauerwerk, das im ersten Stock mit groben, eichenen Schindeln verkleidet ist. Kellermauerwerk in Beton, Zwischendecken im Erdgeschoss Eisen und Beton, oben Holz, Doppeldach mit roten Biberschwänzen. Der innere Ausbau ist ziemlich reich: Halle in rotpoliertem Kirschbaumholz mit Stoffbespannung in den Feldern, eingebauter Wandbrunnen, Herrenzimmer in Eiche, Speisezimmer Nussbaum, übrige Zimmer gestrichene Täfer und Tapeten. Auch



Abb. 5. Villa Altermatt in Frauenfeld von Südost.

die Küchen- und sanitären Einrichtungen sind reichlich in Ausmass und Qualität. Die kubischen Baukosten für das 1911/12 erbaute Haus von 182 m² Grundfläche (ohne Terrassen) erreichten 40 Fr., gemessen von Kellerboden bis Kehlgebälk.

Fortführung von Bauarbeiten.

Die Bemühungen des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins hinsichtlich Wiederaufnahme der Bauarbeiten haben, wie schon in dem in letzter Nummer veröffentlichten Aufruf zu lesen, bereits Erfolg gehabt. Sowohl Stadt wie Kanton Zürich führen ihre begonnenen Arbeiten weiter, wobei die durch die Mobilisation entstandenen Lücken im Personalbestand durch Einstellung Beschäftigungsloser ausgefüllt wurden. Darüber hinaus besteht die Absicht zur Schaffung weiterer Arbeitsgelegenheit, für später geplante

Bauarbeiten jetzt schon in Angriff zu nehmen, da es als selbstverständliche Pflicht öffentlicher Baubehörden angesehen wird, in der Steuerung der Arbeitslosigkeit den Privaten mit dem guten Beispiel voranzugehen. Auch der Basler Regierungsrat teilt mit, dass kein Beschluss ergangen sei, die in Ausführung begriffenen oder zur Ausführung bestimmten öffentlichen Arbeiten einzustellen oder zu verschieben. Es werde nach Massgabe der zur Verfügung stehenden Mittel weiter gearbeitet, namentlich im Interesse der Beschäftigung von Arbeitslosen.¹⁾

Umso verblüffender kommt die Nachricht, über die u. a. in der „Zürcher Post“ vom 2. d. M. berichtet wird und deren Richtigkeit uns von verschiedenen Seiten bestätigt wird, die *Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen* habe nicht nur ihre grossen Tunnelbauten (bei denen meist ausländische Arbeiter in grosser Zahl beschäftigt sind), sondern auch *alle andern Bauarbeiten auf ihren Linien eingestellt* und sei bemüht, abgeschlossene Bau- und Lieferungsverträge nach Möglichkeit rückgängig zu machen! Als Folge dieser Arbeitseinstellung ist am 31. August sämtlichem nicht etatsmässigem Baupersonal auf Ende Oktober bzw. Ende September gekündigt worden.

Diese drakonischen Massregeln machen nicht nur die noch beschäftigten Arbeiter der verschiedenen Bauunternehmer brotlos, sondern auch 162 Angestellte der S. B. B., Ingenieure, Techniker und Hilfspersonal, z. T. ältere und in langjährigem Bahndienst ergraute Leute mit Familien. In der „N. Z. Z.“ bemüht sich ein von Bern inspirierter Beschäftigungs-Hofrat schon am 31. August, also schon *bevor* die Kündigung öffentlich bekannt war, diese als ganz harmlos darzustellen; sie sei lediglich erfolgt gegenüber „Personen“, die nicht etatsmässig angestellt seien, mit Rücksicht auf das durch die verminderten Einnahmen gestörte finanzielle Gleichgewicht, welches zu wahren Pflicht der Bundesbahnverwaltung sei usw.

Man kann ja in normalen Zeiten über die Richtigkeit des hier vertretenen *rein fiskalischen* Standpunktes geteilter Meinung sein, obwohl auch im Frieden eine Staatsbahn nicht nur zum Geldverdienen da ist, sondern in erster Linie zur Befriedigung *volkswirtschaftlicher* Bedürfnisse. Die Personal-Entlassungen, mit denen allein sich die N. Z. Z. beschönigend abgibt, sind aber nicht die Hauptsache; sie sind ja nur die Folge der allgemeinen Einstellung der Bauarbeiten. Diese unverständliche Massnahme der Generaldirektion ist es, die in technischen und gewerblichen Fachkreisen und weit darüber hinaus schlechten Eindruck gemacht hat. Es wurde uns gesagt, man rechne bei der Generaldirektion nicht nur während, sondern auch nach dem Kriege mit einer so grossen Verkehrsabnahme, dass die eingestellten Bau- und Projektierungsarbeiten nicht mehr nötig seien! — Das nennt man die Flinte ins Korn werfen: Feind hier bin ich, machs gnädig mit mir! Als ob wir mit allen unsern Nachbarn in Krieg und Feindschaft lebten, anstatt im besten Einvernehmen. Wohin anders, als nach den neutralen Ländern wird sich nach dem unseligen Kriege das unumgänglich notwendige Handels- und Verkehrsbedürfnis der grossen Industrieländer konzentrieren? Und dabei soll die Schweiz (die „Drehseibe“ Europas!) so verkehrsarm werden, dass sie alle Bahnverbesserungen an den Nagel hängen muss? Das kann wohl niemand im Ernst glauben. Allerdings wird die Öffentlichkeit ihre oft gezeigte allzu grosse Begehrlichkeit den S. B. B. gegenüber erheblich einschränken müssen. An dieser Dämpfung des weitverbreiteten „Abkürzungs- und Tieferlegungswahns“,

¹⁾ Wie wir vernehmen, hat sich auch das C.-C. des S. I. A. schon mit der Frage befasst. Es wird neben andern Schritten demnächst an alle Sektionen des S. I. A. ein bezügliches Rundschreiben richten.

wie man ihn treffend bezeichnet, wird auch die Bauzeitung wie bisher mit Freuden mitwirken. Aber deshalb den Ausbau des bestehenden Netzes zu vernachlässigen, wäre eine unbegreifliche Kurzsichtigkeit; man denke, um nur Einiges zu nennen, an die mitten in Ausführung begriffenen Doppelspurigen Winterthur-St. Gallen - St. Margrethen, Bern-Thun, an den Hauenstein-Basistunnel (der sich allein durch Betriebsersparnisse bezahlt machen soll), an die Brienerseebahn usw.

Ganz abgesehen von dieser innern Notwendigkeit haben die S. B. B. ihre Bauarbeiten auch deshalb im weitest möglichen Umfang wieder aufzunehmen, damit sie zur Wiederherstellung möglichst normaler Wirtschaftsverhältnisse das ihrige beitragen. An alle privaten Arbeitgeber wird jetzt appelliert, trotz der erschwerten Verhältnisse weiter arbeiten zu lassen, kleinere Verwaltungen verfügen die Ausführung von Notstandsarbeiten, und da sollen die *Schweizerischen* Bundesbahnen, die sich gern den „grössten Arbeitgeber der Schweiz“ nennen, die herrschende Arbeitslosigkeit vermehren, statt sie zu mildern, in kleinmütiger Verzagttheit das schlechteste Beispiel geben? Die Frage stellen, heisst sie verneinen, trotz aller Anerkennung der Sparsamkeits-Bestrebungen.

Die General-Direktion, die sich so vielfach und mit Recht deutsche Bahnverwaltungen zum Vorbild nimmt, hätte es auch in diesem besonders wichtigen Falle tun dürfen.

Auch im benachbarten Grossherzogtum Baden hatte das Staatsministerium grösste Sparsamkeit anempfohlen und insbesondere angeordnet, dass alle im Eisenbahnbau-Etat 1914/15 vorgesehenen Bauten, soweit sie noch nicht begonnen sind, bis auf weiteres nicht auszuführen seien. „Es wurde jedoch ausdrücklich angeordnet, von dieser Vorschrift abzuweichen, wo es sich darum handelt, bei eingetretenem Arbeitsmangel Arbeitsgelegenheit zu schaffen



Abb. 4. Villa Altermatt in Frauenfeld von Südwest.

und dadurch zur Besserung der wirtschaftlichen Lage einheimischer Gewerbetreibender beizutragen. Wo das zutrifft, sollen die *staatlichen Bauarbeiten* in angemessenem Umfang *wieder aufgenommen* und soweit die geeigneten Kräfte zur Verfügung stehen und die Materialien beschafft werden können, fortgeführt werden“ („Deutsche Bztg.“, 25. Aug.).

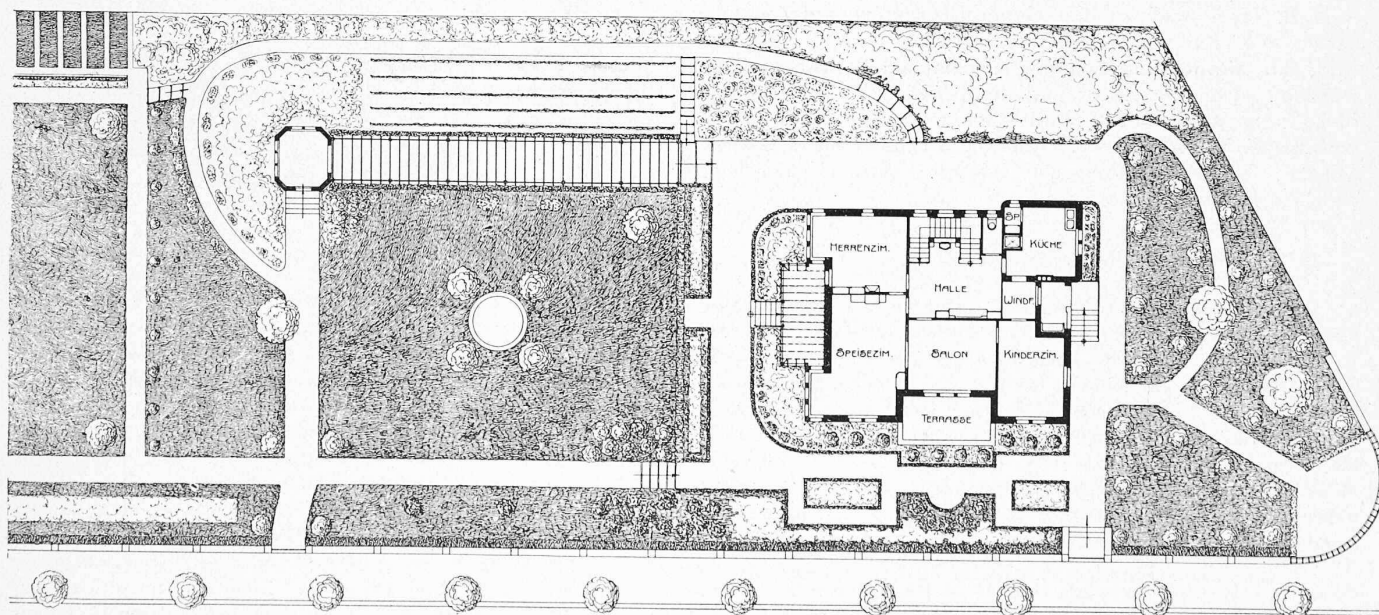
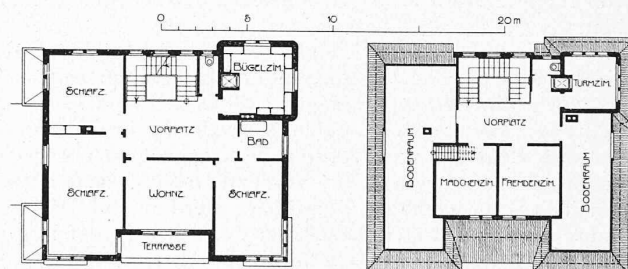


Abb. 1 bis 3. Lageplan und Grundrisse (1:400) der Villa Altermatt. — Architekten Kaufmann & Freymuth, Frauenfeld.

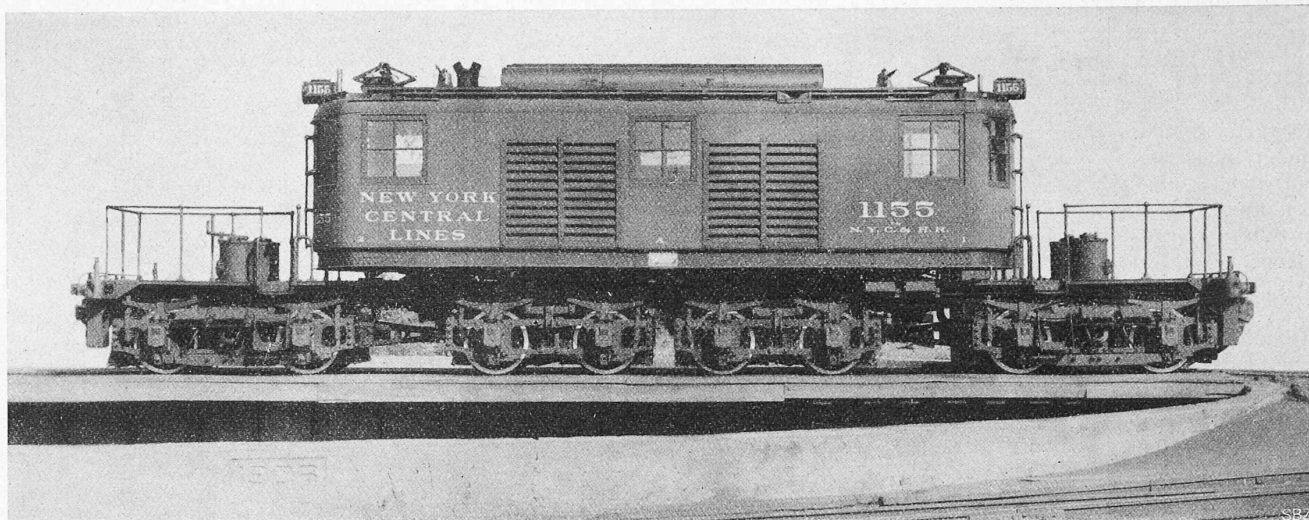


Abb. 1. Elektrische Achsmotoren-Lokomotive der „New York Central Ry.“ für 1400 PS Dauer-, 1900 PS Stunden- und 5000 PS Maximal-Leistung.

In der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 22. August lesen wir unter „Wiederaufnahme und Förderung der Bauarbeiten in Preussen“: „Bei Ausbruch des Krieges sind infolge der starken Entziehung von Arbeitskräften der Unternehmer durch die Mobilmachung auch die Bauarbeiten im Bereiche des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an manchen Stellen eine Zeitlang ins Stocken geraten. Der Minister hat angeordnet, dass die Bauarbeiten seines Geschäftsbereiches *ungesäumt wieder aufzunehmen* und nach Möglichkeit zu fördern sind, um der Arbeitslosigkeit in tunlichst weitem Umfange zu steuern. Auch der Ersatz zur Fahne einberufener Bahnunterhaltungs-, Werkstätten- und sonstigen Arbeiter wird einer Anzahl von Arbeitslosen Arbeitsgelegenheit geben.“

Wenn solches im kriegführenden Deutschland geschieht, muss es auch in unserm Lande möglich sein.

Noch ein Wort bezüglich erzielbarer Ersparnisse an Gehältern. Bei der kantonalen Verwaltung in Zürich ist unter den Beamten eine Aktion im Gange, nach der ein vorübergehender freiwilliger Verzicht *aller* Beamten auf einen Teil ihrer Gehälter vereinbart werden soll. Dieser achtunggebietende Patriotismus der *Tat* wird es der Regierung in noch weitergehendem Mass ermöglichen, Notstands-Arbeiten vorzunehmen und den wirtschaftlich Schwächern beizustehen. Wie wäre es, wenn die Angestellten der S. B. B. bis hinauf zu den General-Direktoren, deren Gehälter erst kürzlich nicht unbeträchtlich erhöht worden sind, ein ähnliches kollegiales Zusammenhalten bekunden würden? Das würde ermöglichen, die 162 Entlassungen rückgängig zu machen.¹⁾ Ein solcher Beweis von *schweizerischer Solidarität* wäre der Bahn-Verwaltung eines Landes würdig, dessen Wahlspruch lautet: „Einer für Alle, Alle für Einen!“

Miscellanea.

Die neuen Gleichstrom-Lokomotiven der Zentralbahn von New York haben wir bereits vor Jahresfrist (Band LXI, Seite 297) kurz besprochen. Dank der Gefälligkeit der „General Electric Co“, Schenectady, sind wir heute in der Lage, in Abbildung 1 das vollständige Schaubild der neuen, eine Tona von 100 t aufweisenden, Lokomotivbauart vorzuführen. Zur vollständigen Charakteristik dieser, für normalen Schleppdienst von 1000 t-Zügen mit 96 km/h (60 Miles in der Stunde) vorgesehenen Maschine mögen noch als Hauptdimensionen die Länge zwischen den Puffern von 17,2 m, der Radstand der äusseren Drehgestelle von 2,0 m, derjenige der innern

¹⁾ Schon Ende August hat sich das gesamte Personal der Berner-Oberland-Bahnen, der Schynigen Platte-Bahn und der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren bereit erklärt, sich vom September an bis zum Eintritt normaler Zeiten, je nach Familienverhältnissen und ökonomischer Lage des Einzelnen, einer Einbusse von 20 bis 40 % des bisherigen Gehaltes zu unterziehen.

Drehgestelle von 1,7 m, die grösste Breite von 3,0 m und der Radurchmesser von 915 mm angegeben werden. Ueber die für je zwei der acht Achsmotoren gemeinsamen und als Drehgestellrahmen dienenden Magnetgehäuse orientiert Abbildung 2, die damit die interessanteste Einzelheit der neuen Lokomotivbauart veranschaulicht. Wie früher schon erwähnt, verwendet die neue, ebenso wie die ältere Bauart zweipolige Motoren, deren Gehäuse in magnetischer Beziehung nicht für je einen, sondern für mindestens zwei Motoren zugleich dienen, wobei dann die Ersparnis an Motorerregung dazu benützt wird, um das zur direkten Aufmontage der Motoranker auf die Radsätze unerlässlich grosse Spiel zwischen rotierendem und feststehendem Motorteil zu ermöglichen. Während jedoch bei der ältern Bauart gemäss der in Band LII, Seite 248 (Abb. 12) ersichtlichen Schnittzeichnung sämtliche Motoren einer Lokomotive in einem und demselben, den Lokomotivrahmen mitbenützenden, magnetischen Kreise liegen, ist bei der neuen Bauart die Zahl magnetischer Kreise übereinstimmend mit der Zahl der Drehgestelle. Da das Drehgestell hier für zwei Motoren bemessen wurde, so dient

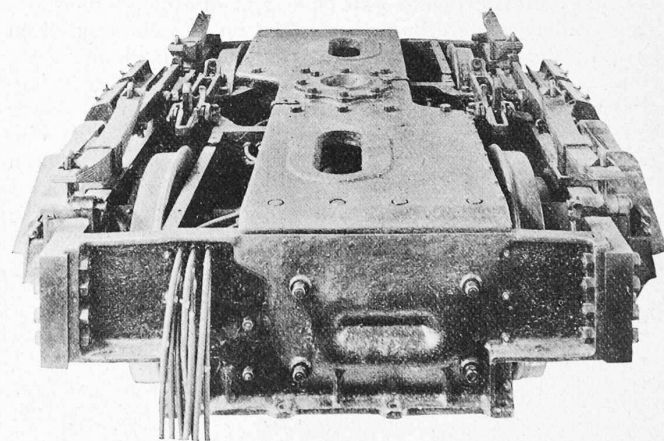


Abb. 2. Draufsicht auf ein Motoren-Drehgestell.

damit auch dessen Rahmen für den magnetischen Kreis von zwei Motoren zugleich. Beim ältern Lokomotivtyp war dessen Rahmen derart ausgebildet, dass die mit ihm einen einzigen magnetischen Kreis bildenden Motoren eine ausgesprochen offene Bauart erhielten; demgemäss war auch die Motorleistung im Dauerbetrieb nur etwa halb so gross wie während einer Stunde, wobei eine Stundenleistung von 2200 PS für die ganze Lokomotive, bzw. 550 PS pro Motor vorlag. Bei der neuen Lokomotivbauart dagegen bilden die Drehgestellrahmen geschlossene Magnetgehäuse, sodass sich für die Motoren näher aneinander liegende Werte der Dauerleistung und der Stundenleistung ergeben; bei natürlicher Ventilation handelt es sich um eine Dauerleistung von 1400 PS, und eine Stundenleistung von 1900 PS der Lokomotive; bei künstlicher Ventilation kann kurzzeitig eine Höchstleistung von 5000 PS abgegeben werden. Bei