

# Zwei rheinische Villen

Autor(en): **Bock, Willy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 24

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26112>

## **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.

## Zwei rheinische Villen.



Abb. 1. Villa Castenholz auf der Rheininsel Oberwerth.

den an eine vierzylindrige gemischte Lokomotive gestellten Anforderungen gerecht wird, darf wohl angesehen werden, dass in der kurzen Zeit seines Bestehens schon eine grössere Anzahl solcher Maschinen bestellt worden ist. So hat gegenwärtig die Lokomotivfabrik Winterthur ausser drei neuen Lokomotiven für die Brünigbahn noch weitere gleiche Lokomotiven für die Berner Oberlandbahnen in Arbeit.

## Zwei rheinische Villen.

Von *Willy Bock*, Architekt in Koblenz.  
(Mit Tafel XIII).

Die beiden Herrschaftssitze, die wir in Abbildungen und teilweise in Grundrissen auf den nachfolgenden Seiten wiedergeben, sind Schöpfungen des Architekten Willy Bock in Koblenz und wie uns scheint besonders charakteristisch für die Romantik, die in den Landen am Rhein bis zur Stunde jeden gefangen nimmt. Was zunächst wie eine krause Wiederverwendung aller möglichen Stilarten aussieht, zeigt sich bei näherem Studium als das gewissenhafte Streben, aus der Langweiligkeit der üblichen Stilarchitektur herauszutreten und doch mit alten Formen zu arbeiten. Denn wer am Rhein bauen will, muss die Werke der dort heimischen alten wunderbaren Kultur derart in sich aufgenommen haben, dass es ihm einerseits unmöglich ist, etwa im sogenannten Jugendstil zu arbeiten, dass er aber andererseits auch nicht nur Altes zu kopieren vermag, sondern imstande ist, Bauten in die rheinische Welt hineinzustellen, die lebendig sind von heimischem Leben, alt und doch neu, vertraut und voller Erinnerungen und trotzdem keine Wiederholungen. Das sind Gesichtspunkte, die bei Betrachtung der Bockschen Werke zu beachten sein dürften.

Die Villa *Castenholz* (Abb. 1, 2 u. 3), auf der Rheininsel Oberwerth, in landschaftlich bevorzugter Lage inmitten wohlgepflegter Gartenanlagen erbaut, gruppiert sich in planvoller Gestaltung um einen mächtigen Turm, der weithin sichtbar die steilen Dächer bekrönt. Verschiedene Sandsteinsorten, Fachwerkbau und die behäbigen Dächer, mit Moselschiefer in besonderer Ausführungsweise eingedeckt, verstärken die durch die Gruppierung bereits glück-

lich angestrebte Wirkung der äussern Architektur. Im Erdgeschoss des grösstenteils zweistöckigen Hauses sind die Wohn- und Gesellschaftsräume, im Obergeschoss die Schlaf- und Fremdenzimmer mit den nötigen Nebenräumen angeordnet. Bei der innern Einrichtung, die den Charakter der Ausstattung eines deutschen Patrizierhauses erhielt, fanden zahlreiche alte Kunstwerke glückliche Wiederverwendung.

Das Haus *Osterroth* (Tafel XIII und Abb. 4, 5 und 6) an der Mainstrasse in Koblenz nahe den städtischen Rheinufern steht in gewissem Gegensatz zu dem eben beschriebenen Gebäude. In dem freistehenden Landsitz Castenholz herrschte der ragende Turm vor, in dem Stadthaus Osterroth das bürgerliche Dach. Der Turm verschwindet in der Vorderansicht (Abb. 6), in der streng gegliederten Strassenfront des an den Seiten mässig freistehenden Gebäudes, während er rückwärts nach dem grossen Garten zu, an der freier entwickelten, landhausähnlichen Fassade mit flacher Schieferkuppe dem immerhin noch dominierenden Dache das Gleichgewicht hält. So ist es trefflich gelungen, unter einem Dach Stadt- und Landhaus zu einem harmonischen Ganzen zu vereinigen.

Der Besitzer, ein rheinischer Krösus, stellte grössere Mittel für die Ausführung zur Verfügung, sodass eine gründliche Durcharbeitung der Details und die Verwendung vorzüglicher Materialien möglich wurden. Für die äussere Architektur des eigentlichen Hauses fand rotgeflammerter Lothringer Sandstein Verwendung, für die Anbauten grüner, gelber und weisser Sand- und Kalkstein. Die Holzarchitektur ist in Eichen- und Kiefernholz ausgeführt. Ganz besondere Sorgfalt wurde auf die möglichst vollkommene Bearbeitung der zahlreichen, in den Abbildungen leider nur teilweise zur Geltung kommenden Bildhauerarbeiten in Stein und Holz verwendet.

Der Grundriss ist nach annähernd denselben Grundsätzen entworfen wie jener der Villa Castenholz, die innere Einrichtung, besonders die der Halle, des Esszimmers sowie des Arbeitszimmers ganz besonders durchstudiert und für die verwöhntesten Ansprüche ausgedacht.



Abb. 2. Gartenansicht der Villa Castenholz auf der Rheininsel Oberwerth.



Zwei rheinische Villen.

Haus Osterroth in Koblenz. — Portal der Einfahrt.

Architekt *Willy Bock* in Koblenz.

Seite / page

288 (3)

leer / vide /  
blank



## Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1905.

(Fortsetzung statt Schluss.<sup>1)</sup>)

**Ausbau auf zweite Spur.** Im Berichtsjahre konnte der zweisepurige Betrieb auf folgenden Bahnstrecken eröffnet werden:

Bötzbergbahn: Effingen-Frick am 5. April, Brugg-Schinznach-Dorf am 30. April, Schinznach-Dorf-Effingen am 1. September; Croy-Grands Bois (Km. 33,7 bis 40,670) am 1. Mai; Grandvaux-Chevbres am 1. Oktober; Frauenfeld-Müllheim am 1. Oktober.

Mit der Eröffnung der Strecke Schinznach-Dorf-Effingen war die ganze Bötberglinie (Brugg-Stein) zweisepurig ausgebaut. Die amtliche Kollaudation der Doppelspur der ganzen Linie fand am 16. November statt.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Daillens-Croy und Grands Bois-Vallorbe, Ornavauderens, Aigle-Les Paluds (St. Maurice), Oberwinterthur-Frauenfeld und Müllheim-Romanshorn.

Auf der Strecke Daillens-Arnex deren allgemeines Bauprojekt noch in Behandlung ist, wurde einstweilen die Rekonstruktion zweier Tunnel ausgeführt.

Die Strecke Oberwinterthur-Frauenfeld ist nahezu vollendet, mit Ausnahme der Strecke von Km. 32,750 bis Km. 34,050 zwischen Wiesenlangen und Islikon, wo die lange umstrittene Station Atikon erstellt werden soll. Die Bauarbeiten konnten hier erst beginnen, nachdem der Rekurs der Bundesbahnen in Sachen der genannten Station abgewiesen worden war, worauf das definitive Stationsprojekt genehmigt wurde.

In Behandlung ist das zur Genehmigung eingereichte Projekt für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Aarburg-Sursee. Dieses Projekt hat zu zahlreichen Begehren der Lokalbehörden Anlass gegeben. Die Bauausführung wird deshalb nicht so bald begonnen werden können.

**Einführung des elektrischen Betriebes.** Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, die bisher aus den im Geschäftsbericht 1903 (Band XLIII, Seite 281) aufgeführten zehn Mitgliedern bestand, hat im Laufe des Berichtsjahres durch den Beitritt folgender Firmen wertvollen Zuwachs erhalten: Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur; Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich; Gesellschaft für elektrische Industrie in Basel; Rhätische Bahn in Chur; Société franco-suisse pour l'industrie électrique, Genève; Verband schweizerischer Sekundärbahnen; Kraftübertragungswerke Rheinfelden; A.-G. Motor in Baden; A.-G. Elektrizitätswerk Wangen a. d. Aare.

<sup>1)</sup> Aus dem Geschäftsbericht des schweizer. Eisenbahndepartements für 1905.

(Ueber die Arbeiten der Studienkommission ist im Band XLVI, Seite 319 u. ff. der Schweizerischen Bauzeitung berichtet.)

Die Arbeiten der Kommission werden im laufenden Jahre eifrig fortgesetzt.

Wie im letztjährigen Bericht schon angeführt, überlässt die Generaldirektion der S. B. B. der Maschinenfabrik Oerlikon die 19,43 km lange Bahnstrecke Seebach-Wettingen zum Zwecke der Erprobung des von dieser Maschinenfabrik aufgestellten Systems der elektrischen Traction mit Einphasenwechselstrom von bis 15000 Volt Spannung am Fahrdrathe. Dieses Unternehmen befindet sich zurzeit in der Bau- und Versuchsperiode. Fertiggestellt ist die elektrische Ausrüstung der 3,07 km langen Teilstrecke Seebach-Affoltern einschliesslich beider Stationen. Die Versuche wurden am 16. Januar 1905 aufgenommen und es wurden seither mit geringen Unterbrechungen nach einem mit den S. B. B. vereinbarten Fahrpläne Versuchszüge auf letztgenannter Teilstrecke geführt, wobei die hohe Betriebsspannung keinerlei Schwierigkeiten verursachte, die von Einfluss auf einen regelmässigen Bahnbetrieb gewesen wären. Bei der zuerst verwendeten elektrischen Lokomotive wird der 15000-voltige Einphasenwechselstrom auf der Lokomotive in Gleichstrom von bis 700 Volt Spannung umgeformt und als solcher in den Achsenmotoren verwendet, während bei der zweiten, am 10. November 1905 in Dienst gesetzten Lokomotive der Wechselstrom nach Transformierung auf 600 Volt Spannung direkt die Einphasenwechselstrom-Serienmotoren treibt. Am Ende des Jahres wurde mit der elektrischen Ausrüstung der folgenden, 3,13 km langen Teilstrecke Afoltern-Regensdorf begonnen. Wann die ganze Versuchsstrecke vollendet sein wird und von der Bau- und Versuchsperiode zur Betriebsperiode übergegangen werden kann, ist zurzeit noch nicht bekannt.

Zwei Dampfbahnen wurden im Berichtsjahre für elektrischen Betrieb umgebaut, nämlich die *Birsigtalbahn* und die Talstrecke *Arth-Goldau* der Arth-Rigi-Bahn. Die erstere konnte am 2. Juni 1905, die zweite am 1. Januar 1906 zum elektrischen Betrieb übergehen. Die Arth-Rigi-Bahn beabsichtigt nun, auch die Bergstrecke Goldau-Rigikulm für elektrischen Betrieb umzubauen; bezügliche Vorlagen sind in Behandlung. Für die Einführung des elektrischen Betriebes des *Simplontunnels*, d. h. der 22,47 km langen Strecke Brig-Iselle, sind die Vorarbeiten auf Ende des Berichtsjahres abgeschlossen worden. Wir wollen nicht unterlassen, hier festzustellen, dass es nur durch das Zusammentreffen ganz besonders günstiger Umstände möglich geworden ist, an die Einrichtung des elektrischen Betriebes im Simplontunnel auf dessen Eröffnung hin zu denken.

### Zwei rheinische Villen.



Abb. 4. Haus Osterroth in Koblenz. — Gartenfassade.  
Von Architekt Willy Bock in Koblenz.

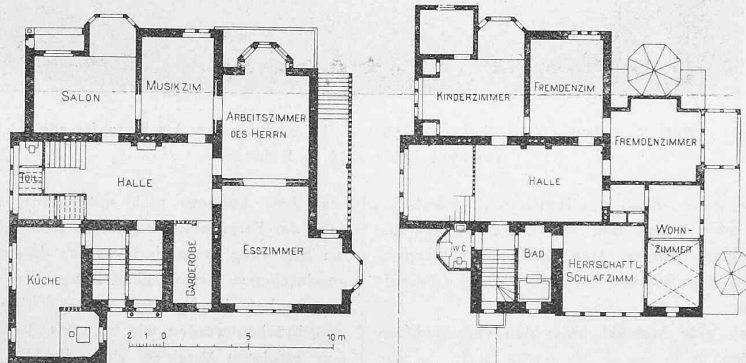


Abb. 3. Villa Castenholz in Koblenz. — Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Obergeschoss.  
Masstab 1 : 400. — Architekt Willy Bock in Koblenz.

Diese Umstände lassen sich dahin zusammenfassen:

a) Auf den rund 107 km langen Veltlinerlinien der italienischen Staatsbahnen ist ein elektrisches Traktionssystem (Dreiphasen-Wechselstrom, sogenannter Drehstrom) in Verwendung, dessen Leistungsfähigkeit den Anforderungen entspricht, welche an den Traktionsdienst für den Simplontunnel gestellt werden müssen.

b) Mit der am 1. Mai 1905 dem Bundesrate zugestellten Einladung zu einem Besuche auf der Veltlinerbahn hatte die italienische Regierung das Anerbieten verbunden, uns nötigenfalls einige der Veltlinerlokomotiven vorübergehend abzutreten, wodurch es nach ihrer Ansicht ermöglicht werden sollte, den Simplon von seiner Eröffnung ab elektrisch zu betreiben.

c) Weder das Vorhandensein eines leistungsfähigen Systems, noch das grossmütige Anerbieten der italienischen Regierung auf zeitweilige Ueberlassung der Lokomotiven hätten jedoch für sich allein genügt, die Einführung der elektrischen Traktion auf die Eröffnung des Tunnels zu ermöglichen.

Denn die Verwaltung der S. B. B. hätte die nötigen Arbeiten und Lieferungen nicht ohne Eröffnung einer Konkurrenz unter den verschiedenen Konstruktionsfirmen vergeben dürfen. Dabei hätte ohne Zweifel die Frage des Systems selbst weiter studiert werden müssen. Diese Studien, die Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbes, die Ausarbeitung des endgültigen Projektes und dessen Genehmigung durch alle Instanzen hätten wohl zum mindesten so viele Monate in Anspruch genommen, als vor der Eröffnung noch Wochen für die Ausführung der ganzen Arbeit zur Verfügung standen. Da stellte sich — zuerst mündlich während der Studienreise vom 16. bis 20. Oktober und sodann schriftlich bestätigt am 25. Oktober 1905 — die Offerte der A.-G. Brown, Boveri & Cie. ein, auf analoger Basis, wie es von Seiten der Maschinenfabrik Oerlikon auf der Strecke Seebach-Wettingen geschehen, den elektrischen Betrieb des Simplontunnels einzurichten und zwar auf den Zeitpunkt der Eröffnung hin, unter der Voraussetzung, dass von Italien fünf elektrische Lokomotiven erhältlich seien. Damit waren nun mit einem Schlage die formalen Schwierigkeiten, die einem raschen Handeln entgegenstanden, dahingefallen; denn zum Abschluss eines solchen Vertrages war die Generaldirektion von sich aus kompetent.

Allerdings war damit auch eine Auswahl unter den verschiedenen möglichen Systemen ausgeschlossen.

Denn nur von der Veltlinerbahn her waren rechtzeitig genug Lokomotiven von entsprechender Leistungsfähigkeit erhältlich, und nur auf das hier verwendete Dreiphasen-Drehstromsystem konnte sich daher das Anerbieten der A.-G. Brown, Boveri & Cie. stützen.

Leider ergab eine am 15. Dezember 1905 zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der Simplonbauunternehmung abgehaltene Besprechung, dass eine Betriebseröffnung mit Dampfbetrieb nicht vor dem 1. Mai 1906 möglich und dass für Vollendung der Installationen für den elektrischen Betrieb und die erforderlichen Probefahrten eine Fristverlänge-

rung um einen weitem Monat notwendig sei. Die Generaldirektion hat daraufhin mit Rücksicht auf die grossen Vorteile, welche der elektrische Betrieb in technischer und kommerzieller Hinsicht bietet, den Bundesrat um Bewilligung dieser Verlängerung ersucht.

Nachdem der Bundesrat unterm 16. Dezember dem Gesuch entsprochen, wurde der Vertrag zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und der A.-G. Brown, Boveri & Cie. am 19. gleichen Monats unterzeichnet.

Durch die nun vorliegende Ordnung der Dinge ist das den Bundesbahnen zufallende Risiko ein unbedeutendes. Wenn je eine Störung im elektrischen Teile des Betriebes vorkommen sollte, so stehen in Brig und Iselle die Dampflokomotiven stets im Feuer und sind daher jederzeit bereit, den Dienst zu übernehmen.

Das Eisenbahndepartement hat deshalb keinen Anstand genommen, die in Art. 16 des Vertrages vorgesehene grundsätzliche Zustimmung des Bundesrates zur Einführung des projektierten elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle durch Beschluss vom 23. Januar 1906 zu erteilen.

**Inspektion und Kontrolle der Bahnen.** Die Organisation der Kontrolle und die Verteilung der Kontrollbezirke blieben wesentlich unverändert. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Spezialbahnen und städtische Strassenbahnen, erstrecken sich auf 3679 km, wobei zu bemerken ist, dass 400 km wegen Krankheit und zeitweiser Vakanz der Stelle eines Kontrollingenieurs nicht begangen werden konnten. Die Gesamtsumme der Begehungen der genannten Haupt- und Nebenbahnen mit Inbegriff der Wiederholungen bei besondern Anlässen kam auf 5160 km.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen: Allgemeine Inspektionen 125, Besuche bei besondern Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Prüfung der Baurechnungen usw.) 84. Dabei fanden 345 km Streckenbegehungen statt.

Bei den elektrischen Bahnen, bei welchen 109 allgemeine Inspektionen vorgenommen wurden (die Besuche bei

besondern Anlässen nicht mitgezählt), wurden anlässlich der Begehungen auch die Fahrdrähte untersucht. Im Zustand dieser letztern wurde eine Besserung konstatiert, welche darauf zurückzuführen ist, dass die vorgeschriebenen periodischen Revisionen von Seiten der Bahnverwaltungen gewissenhaft durchgeführt werden. Ueber das Auftreten von Fahrdrähtungsbrüchen werden wir nur unvollständig benachrichtigt, sodass wir aus den erfolgten Anzeigen über die Häufigkeit solcher Vorkommnisse keine sichern Zahlen besitzen. In keinem Falle sind durch einen Leitungsbruch Verletzungen von Personen vorgekommen. (Schluss folgt.)

## Einspurige und zweispurige Alpentunnel.

Von Prof. Hennings in Zürich.

Die in Aussicht stehenden neuen Alpenbahnen drängen auf eine Entscheidung der Frage, ob die künftigen grossen Alpentunnel ein- oder zweispurig hergestellt werden sollen.

## Zwei rheinische Villen.

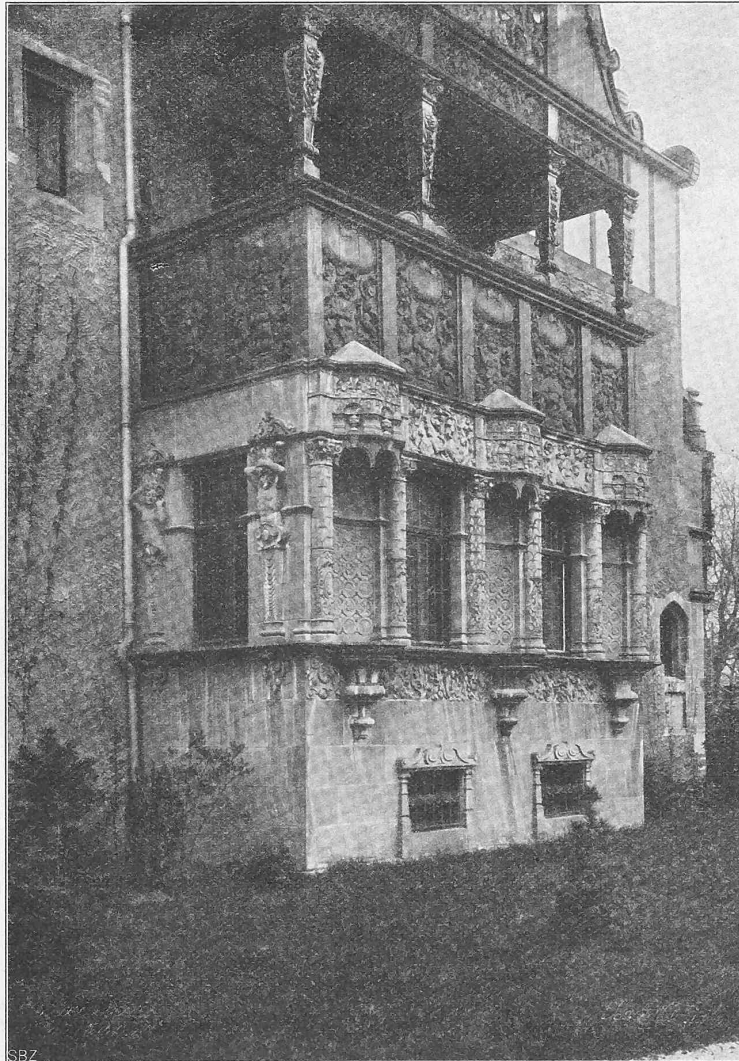


Abb. 5. Haus Osterroth in Koblenz. — Erkerausbau an der Seitenfassade. Architekt Willy Bock in Koblenz.



## Zwei rheinische Villen.



Abb. 6. Haus Osterroth in Koblenz. — Strassenfassade. — Architekt *Willy Bock* in Koblenz.

Bekanntlich rechnet man in gewöhnlichen Fällen, dass zwei eingeisige Tunnel etwa 130% eines zweisepurigen kosten. Bei Tunneln unter hoher Ueberlagerung aber verschiebt sich dies Verhältnis, weil zum Zwecke der Lüftung, sobald die Felstemperatur  $25^{\circ}$  überschreitet, so grosse Luftmengen (30 bis 40  $m^3$  in der Sekunde) eingeblasen werden müssen, dass die dafür erforderlichen Röhren in den unvollendeten Tunnelstrecken keinen Platz finden, sondern — sowohl beim einspurigen, wie beim zweisepurigen Tunnel — durch besondere, ausserhalb liegende Stollen ersetzt werden müssen.

Beim Simplontunnel ist dieser Lüftungsstollen so angelegt, dass er dem, erst später notwendigen, zweiten einspurigen Paralleltunnel als Sohlstollen dient und somit für die Zukunft nutzbar gemacht ist.

Für die Lüftung beim Bau eines zweigeleisigen Alpentunnels mit hoher Ueberlagerung ist bis jetzt keine einwandfreie Lösung bekannt geworden.

Bei mehrfacher Erörterung hierüber kam zuerst Oberingenieur *Weber*, z. Z. Bauleiter der Bodensee-Toggenburg-Bahn in St. Gallen, auf den Gedanken, den Lüftungsstollen unter den zweisepurigen Haupttunnel zu legen, und ich bringe die darauf beruhende Lösung des Problems — in

seinem Einverständnis — hiemit zur Kenntnis der Fachgenossen.

Abbildung 1 (S. 292) gibt die Darstellung eines Tunneltypes, wie er — abgesehen von eigentlichen Druckstrecken — in mittlerem und hartem Felsen durchgeführt werden kann.

Unter dem eigentlichen Tunnel liegt der „Unterstollen“, welcher den Richtstollen bilden soll und zugleich als Lüftungsrohr und Wasserkanal dient.

Seinem Fortschritt folgt nach Abbildung 2 (S. 292) zunächst der erste Teil des Firstschlitzes, welcher bei dem eigentlichen Tunnel-Ausbau den Sohlstollen vertritt, worauf sofort die Erweiterung und Mauerung des Unterstollens folgt, der bis zum Ende seiner Ausmauerung die Lüftung in gleicher Weise bewirkt, wie der Parallelstollen am Simplon.

Der weitere Ausbau des Haupttunnels erfolgt alsdann mit dem förderlichen und vorteilhaften Firstschlitzbetrieb, der keineswegs auf feste Felsen beschränkt ist, sondern bei drückendem Gebirge die Form des „hohen Stollens“ annimmt, wie ihn schon Rziha bei der Rekonstruktion des Czernitzer Tunnels anwandte und wie er auch — in einer von Oberingenieur *Weber* verbesserten Konstruktion — beim Zürcher Tunnel und anderweitig mit bestem Erfolg angewendet worden ist.