

# Bürgerliche Wohnräume

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35593>

## **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.

hatten die Tunnelsektionen technische Installationen, die den europäischen Anlagen bei grossen Tunnelbauten nicht nachstanden, diese sogar, was Personal-Fürsorge anbelangt, weit überholten.

Da im Taurus eine Anzahl von kleinen und grösseren Tunnels in der Tschakitschlucht sich folgten, die nur durch zwischenliegende Brücken von einander getrennt waren, und an den Tunnelportalen für grössere Installationen kein Platz vorhanden war, wurde am oberen Eingang in die Schlucht für den Baubetrieb eine Kraftzentrale erstellt, die den fünf Unterstationen bei den jeweiligen Tunnelportalen in der Schlucht die Kraft lieferte. In der Zentrale waren vier Einheiten aufgestellt, bestehend aus je einer Lanz'schen Heissdampf-Halblockomobile mit Kondensation von 200 PS Dauerleistung und einem Drehstromgenerator von 150 kW bei 2200 Volt. In den Unterstationen wurde der Strom auf die Betriebsspannung von 440 Volt heruntertransformiert. Ein 80 PS-Motor zum Antrieb eines Kompressors von 12 m<sup>3</sup> Ansaugleistung pro Minute und 6 bis 8 at Betriebsdruck und ein 13 PS-Motor zum Antrieb eines kleinen Hochdruckventilators für Lüftung bildeten die maschinelle Einrichtung der Unterstationen für die pneumatische Bohrung. Die Hauptwerkstätte befand sich bei der Kraftzentrale.

Im Amanus wurden die kleinen Rampentunnels von Hand gebohrt; sie lagen unterschiedlich im Jurakalk, Mergel und Tonschiefer. Der 5 km lange Scheiteltunnel lag ganz in dem sehr harten Quarzit des Untersilurs. Beide Tunnel-Seiten hatten vollkommen gleiche Betrieb-Anlagen, bestehend aus zwei Luftkompressoren von je 12 m<sup>3</sup> und zwei von je 6 m<sup>3</sup> Ansaugleistung pro Minute und 6 bis 8 at Betriebsdruck für die pneumatische Bohrung, zwei direkt mit 55 PS-Gleichstrommotoren von 220 Volt Betriebsspannung gekuppelte für die Tunnellüftung dienende Sulzer'sche Hochdruck-Ventilatoren, die bei 1650 Uml/min je 120 m<sup>3</sup> Luft mit einem Ueberdruck von 800 mm Wassersäule lieferten und die nach Bedarf parallel oder hintereinander geschaltet werden konnten, ferner aus einem Gleichstromgenerator von 150 kW und zwei solchen von je 20 kW bei 220 Volt Spannung für den Betrieb der Ventilatoromotoren, der elektrischen Beleuchtung, der Werkstätte und des Sägewerkes. Die Antriebskraft lieferten wie im Taurus ebenfalls Lanz'sche Heissdampf-Lokomobile mit einer Gesamt-Dauerleistung von 600 PS pro Tunnelseite, mit Kondensation auf der Nordseite, ohne solche auf der Südseite, mangels des nötigen Wassers. Die Bohrung erfolgte wie im Taurus mit Bohrhämmern System Demag und Flottmann, teilweise auf Säulen und Aufbruchstützen, teilweise ohne solche. Ausserdem waren noch eine grössere Anzahl Lokomobile für Pumpstationen, Sägereien, für kleinere elektrische Zentralen und insbesondere auch für Bade- und Desinfektions-Anstalten im Betrieb. Für den Bau des grossen Giaur-Déré-Viaduktes im Taurus war eine Luftseilbahn, für jenen der beiden eisernen Talbrücken im Amanus ein Bremsberg eingerichtet, die den Transport der Baumaterialien von den Lagerplätzen auf die schwer zugänglichen Arbeitsstellen besorgten.

Die gross angelegten Werkstätten waren mit allen notwendigen Werkzeugmaschinen versehen, wie Drehbänke, Shaping-, Vertikal- und Horizontal-Bohrmaschinen, pneumatischen Bohrschärfmaschinen, autogenen Schneid- und Schweissapparaten usw. zur Reparatur und Neuherstellung von Geräten aller Art. Eigene Sägewerke mit Zimmer- und Tischlerei-Betrieben besorgten einschlägige Reparaturen sowie Neuherstellungen.

Ausser den Hospitälern, die pro Bauabteilung einen Belagraum von rund 300 Betten hatten, wurden noch besondere Stellen für erste Hilfeleistung und polyklinische Behandlung von Beamten, Arbeitern und deren Angehörigen eingerichtet. Den Badeanstalten wurden Wäschereien angegliedert, um den Arbeitern die Möglichkeit zur gründlichen Reinigung der Unterkleider zu geben.

Eigener Telegraph mit Stationen auf allen Baulosen mit Tag- und Nachtbesetzung der wichtigen Dienststellen gestattete rascheste Verständigung der einzelnen Baulose

und Bauabteilungen unter sich sowie mit den Zentral-Behörden in Konstantinopel. Ferner hatten die einzelnen Bauabteilungen auf ihrem Gebiet noch Telephonnetze mit eigenen Zentralen. Die Dienstbahnen waren auch für Personen- und Postverkehr eingerichtet; ein eigener Gesellschaftspostdienst besorgte den Brief-, Paket- und Geldüberweisungsverkehr innerhalb des Gesellschaftsbereiches, sowie den Anschluss an die ottomanische Staatspost in den Provinzhauptstädten.

Die Kosten der vorgenannten technischen und Wohlfahrtseinrichtungen, beide Dienstbahnen inbegriffen, betragen für die beiden Gebirgsbauabteilungen Amanus und Taurus schätzungsweise 28 Millionen Franken, die Gesamtkosten der ersten 1000 km der Bahn rund 450 Millionen Franken, wovon etwa 160 Millionen auf Kriegsmehrkosten entfallen; das rollende Material ist in diesen Beträgen nicht inbegriffen, dagegen die gesamte Bahnanlage einschliesslich Sicherungs- und Signalanlagen, Stations- und Betriebsgebäuden. (Schluss folgt.)

## Bürgerliche Wohnräume.

(Mit Tafeln 8 bis 11.)

Auf den vorstehenden Tafeln 8 bis 11 bringen wir einige bemerkenswerte raumkünstlerische Arbeiten der in Zürich wirkenden Architekten Pestalozzi & Schucan zur Darstellung; sie sind zum Teil unter Berücksichtigung bestimmter Wünsche der Bauherren entstanden und zeichnen sich aus durch taktvolles Unterordnen in gegebene Verhältnisse.

Tafel 8 zeigt ein Speisezimmer, bei dessen Durchbildung den Architekten völlig freie Hand gelassen war. Wandtäfel und Möbel sind in poliertem Kirschbaumholz, die Stoffüberzüge in grün gemustertem Seidendamast, die Vorhänge aus grüner Seide. Zwei weitere Bilder (Tafel 9) sind aus dem Speisezimmer eines umgebauten Hauses, bei dem für die Ausbildung der Räume wie der Möbel dem Charakter verschiedener alter Wellenschränke u. dergl. Rechnung getragen werden musste. Die Ausführung geschah in mattiertem Nussbaumholz; Wände und Vorhänge sind tiefrot. Noch mehr gebunden durch im Hause bereits vorhandene Möbel und besonders auch durch die geringen Raumhöhen waren die Architekten beim Umbau des dritten Objektes (Tafel 10). Das eine Bild daraus zeigt den Einbau einer Bibliothek in Nussbaumholz, mit reich durchgebildetem, altgrünem Kachelofen, dunkelbrauner Wandbespannung und kranzartigen Bronzeleuchtern, während das obere Bild das Empfangszimmer im gleichen Hause darstellt. Hier erhielten die Wände eine hellgemusterte Tapete; die Möbel aus Nussbaumholz, mit roter Stoffbespannung und schwarzer Stickerei, stehen auf einem schwarzen Teppich.

\*

Im Gegensatz zu diesen, in bleibende Umgebung eingepassten Räumen, stellt Tafel 11 die Einrichtung der guten bürgerlichen „Stube“ einer Mietwohnung dar. Sie zeugte an der letztjährigen Werkbund-Ausstellung, in Verbindung mit einem kleinen „Salon“, von dem Können der Zürcher Firma Knuchel & Kahl, deren Raumkünstler E. Fritz die Möbel entworfen hat. In einer kleinen Begleitschrift erläutert dieser die Gesichtspunkte für den Entwurf von Miethaus-Mobiliar, das, unter möglicher Anpassungsfähigkeit an die wechselnden Raumformen, durch einen bestimmten, eigenen Charakter diesen der jeweiligen Behausung aufdrücken müsse. Als Hauptstück der Mietwohnung werde die „Stube“ zu gestalten sein, in der sich das Familienleben vorwiegend abspielt. Der Autor sagt über diese Stube was folgt:

„Sie nimmt die schönste und sonnigste Lage ein und wird durch ein bis zur Decke reichendes Holztäfel gegen Kälte und Hitze aufs beste geschützt. Eine solche Wandverkleidung, sei sie naturfarbig oder in diskretem Anstrich gehalten, weist ausser ihren praktischen Vorteilen Eigenschaften auf, wie sie für einen vielbenützten Raum nicht

günstiger sein könnten. Sie ist dauerhaft, hygienisch, widerstandsfähig und gibt dabei dem Zimmer eine wohlliche Grundstimmung unter Wahrung grösster Neutralität.

Einige Möbeltypen genügen, durch ihre praktische Vollkommenheit, die mannigfachen Wohnbedürfnisse in schöner und reibungsloser Weise abzuwickeln. Sie bilden zusammen einen Normalsatz, dessen günstige Platzierung schon bauseitig durch geeignete Verteilung von Türen, Fenstern und Wänden sorgfältig berücksichtigt ist. Scharf geprägte Möbelformen, gute Bilder, dazu passende Teppiche und Vorhänge geben mit gut geformten Gebrauchsgegenständen dem Ausdruck dieses Raumes eine Stabilität, die über jeder modischen Zeitströmung steht.“

### Miscellanea.

**Elektrische Lokomotiven für die Gotthardlinie.** Von den vier Probelokomotiven, die die S. B. B. seinerzeit bei der Maschinenfabrik Oerlikon, der A.-G. Brown, Boveri & Cie. und der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur bestellt haben, ist am 22. Februar die erste mit einer Normalleistung von 1650 PS von der Maschinenfabrik Oerlikon an die S. B. B. übergeben worden. Es ist die nebenstehend abgebildete Schnellzuglokomotive vom Typ 1-C-1, deren Vollendung trotz grosser Schwierigkeiten, wie

man sie vor dem Kriege niemals für möglich gehalten hätte, nun erfolgreich durchgeführt worden ist. In der allernächsten Zukunft wird auch die zweite Probe-Schnellzuglokomotive, Typ 1-B+B-1, den S. B. B. übergeben werden.<sup>1)</sup> Diese ist mit den für die elektrische Rückgewinnung der Energie bei Talfahrt und bei Bremsung nötigen Apparaten nach dem System der Maschinenfabrik Oerlikon ausgerüstet; den bezüglichen Versuchen auf der Strecke wird in Fachkreisen mit Interesse entgegengesehen. S.

**Schweiz. Kulturingenieurkonferenz.** Kürzlich fand auf Veranlassung des Schweizerischen Volkswirtschaftsdepartements und des Schweizerischen Schulrates im Bundeshaus zu Bern eine Konferenz der praktizierenden diplomierten Kulturingenieure statt. Es wurden an dieser Versammlung eine Reihe wichtiger und sehr aktueller Fragen behandelt, die sich auf den Lehrplan der Kulturingenieurabteilung an der Eidg. Techn. Hochschule, ferner auf die Organisation des kulturtechnischen Dienstes und auf Standesinteressen bezogen. In temperamentvollen Voten wurde zu einer gewissen Erdrosselungs- und Zermürbungstaktik, die in neuerer Zeit gegen Kulturingenieurschule und Kulturingenieure in Erscheinung trat, energisch Stellung genommen.

Die harmonische Stimmung der Konferenzteilnehmer kam in den einmütigen Beschlüssen über die Eingaben an das Schweiz. Volkswirtschaftsdepartement, an den Schweiz. Schulrat und über die Gründung einer Kulturingenieurvereinigung mit Anlehnung an den S. I. A., als Fachgruppe, zum Ausdruck. Die Anmeldung der neuen Fachgruppe des S. I. A. ist bereits erfolgt.

Die neue Fachvereinigung wird ihre vornehmste Aufgabe darin erblicken, nicht „schmollend nebenaus zu stehen“, sondern in tatkräftiger Weise die volkswirtschaftlich wichtige Bodenmelioration als jungen Zweig der Ingenieurwissenschaften weiter zu fördern und zu entwickeln und nebenbei die Standesinteressen zu wahren. O. G.

**Schweizerische Bundesbahnen.** In der Sitzung vom 26./27. Februar hat der *Verwaltungsrat* der S. B. B. beschlossen, in Erwartung der beschlossenen Reorganisation der Verwaltung die durch den Tod von Direktor Viktor Duboux erledigte Stelle in der Kreisdirektion I zunächst nicht wieder zu besetzen. Während dieser Zeit hat er Herrn *Paschoud*, Oberingenieur des Kreises, als stellvertretendes Mitglied der Kreisdirektion bezeichnet und ihm in dieser Eigenschaft die Leitung des Baudepartements übertragen.

In der gleichen Sitzung wurden die Verträge genehmigt über Lieferung von

<sup>1)</sup> Wir verweisen auf die entsprechenden Typenskizzen in Band LXXI, S. 113 (18. Mai 1918). Red.

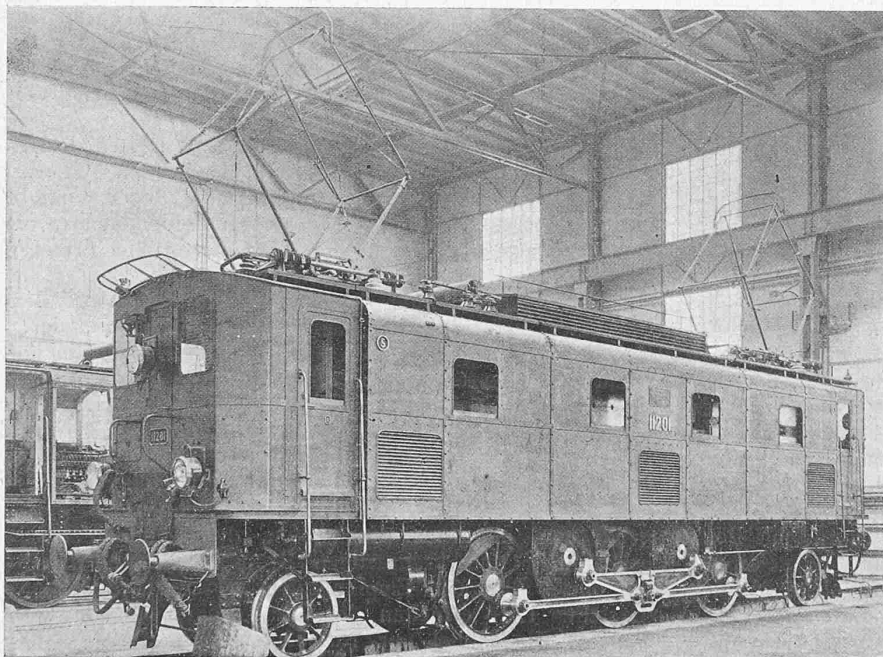


Abb. 1. Elektrische Probe-Schnellzuglokomotive von 1650 PS für die Gotthardlinie.

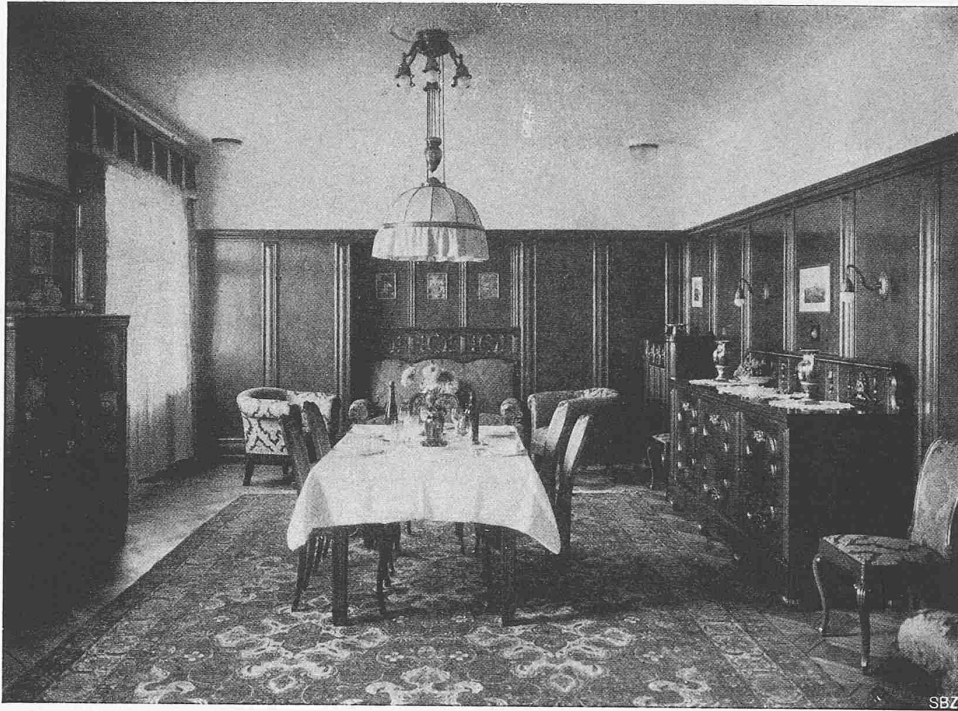
### Nur ein Fass Carbolineum!

Unter dieser Ueberschrift erhalten wir folgenden Stosseutzer zugesandt. Sein Autor *Urs Eggenschwyler* hat sich in jüngern Jahren als Bildhauer einen Namen gemacht; wir erinnern an seine vielen, naturalistisch gehaltenen Tierfiguren, so an den im Eingang zur Kunsthalle der I. Schweiz. Landesausstellung (Zürich 1883) aufgestellt gewesen gewaltigen Löwen in weissem Marmor (jetzt im Kunstmuseum St. Gallen), ferner an die beiden sitzenden Bronze-Bären im Vestibül des Bundeshauses in Bern. Später verlegte sich der in Zürich stadtbekannt Tierfreund und Tierkenner auf den Bau künstlicher „Felsen“ in zoologischen Gärten, von denen einer der bedeutendsten im Hagenbeck'schen Tierpark in Stellingen bei Hamburg durch Eggenschwyler errichtet worden ist. Dieser seiner Spezialität wegen wurde er nach Rom berufen, und auf diese Anlage bezieht sich seine Einsendung an uns. Sie bezweckt, die Verantwortung für die dort nachträglich eingetretenen Beschädigungen seines Werkes von sich abzulehnen, ist also eine Verteidigung seines Rufes als Fachmann, der wir schon deshalb Aufnahme gewähren, wenn schon seine Art von Baukunst uns etwas fern liegt. Wir tun es aber auch mit Rücksicht auf den origi-

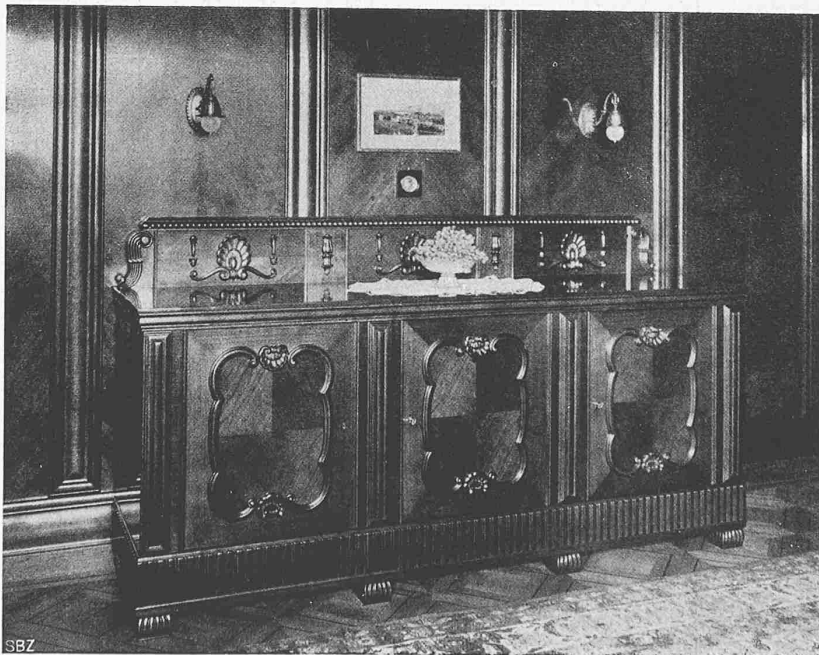
nellen, viel von Missgeschick und menschlicher Bosheit verfolgten schlichten alten Mann eigener Kraft, der manchem unserer Leser bekannt ist und dessen natürliche, plastische Ausdrucksweise kennen zu lernen sie gewiss interessieren wird. Er schreibt:

„1910 hatte der Unterzeichnete den Auftrag, im neuen zoologischen Garten in Rom einige Kunstfelsen, als Klettergelegenheit für sardinische Wildschaafe (Mouflons) und arabische Steinböcke zu machen, wovon Einer 35 Meter hoch wurde.

Es war schon ein Gerüst gemacht, auf aufgefülltem Grund, circa 2 1/2 Meter Erde. Als Pfähle waren schon circa 3 Meter lange 35 Ctm. dicke Kastanienstämme bis auf den alten Grund, mit der Spitze etwa 1 Fuss tief in diesen hineingerammt; es waren aber alle locker in dem losen frischen Schutthaufen, sodass ich alle Pfähle von Hand, d. h. durch Umarmung, ausziehen konnte. Nur im Innern waren Mäuerchen, die, wie man mir versicherte, auf dem alten Grund aufsass. Auf diese Mäuerchen setzte ich nun die langen, 4 kantigen, nach oben verjüngt zugehauenen Stützbalken nebeneinander, um den Ueberhang zu tragen, d. h. alle Partien, die über das Mauerfundament hinausragten, um nicht aussen auf dem losen Erdhaufen fundieren zu müssen. Die nach aussen überhängenden Stützbalken wurden durch starke Gerüstbretter, die seit-

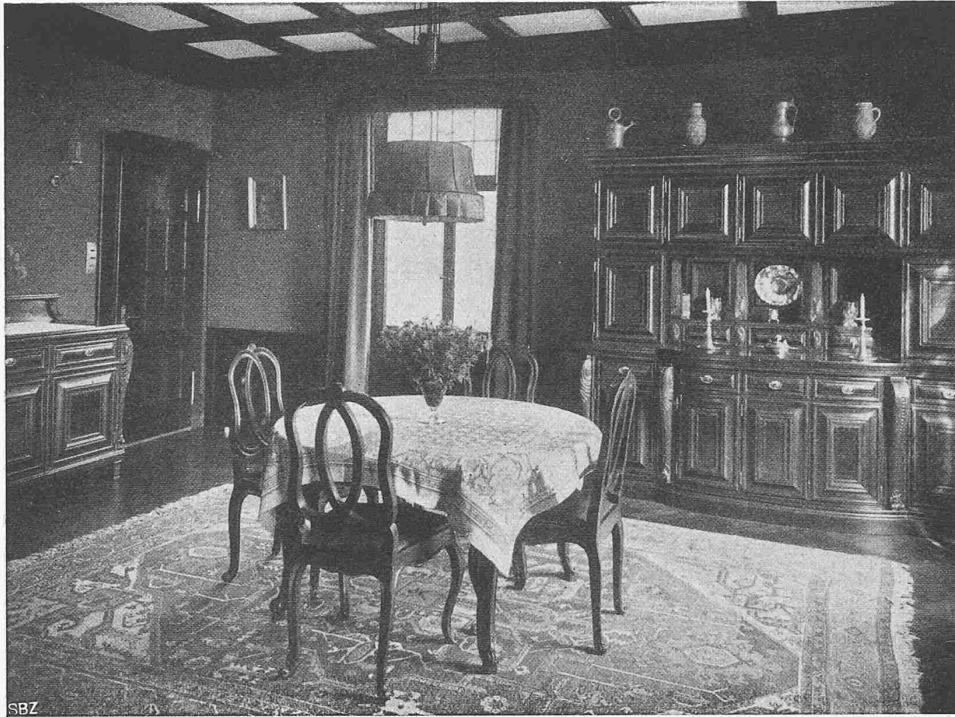


MODERNES SPEISEZIMMER



BÜRGERLICHE WOHNÄRÄUME

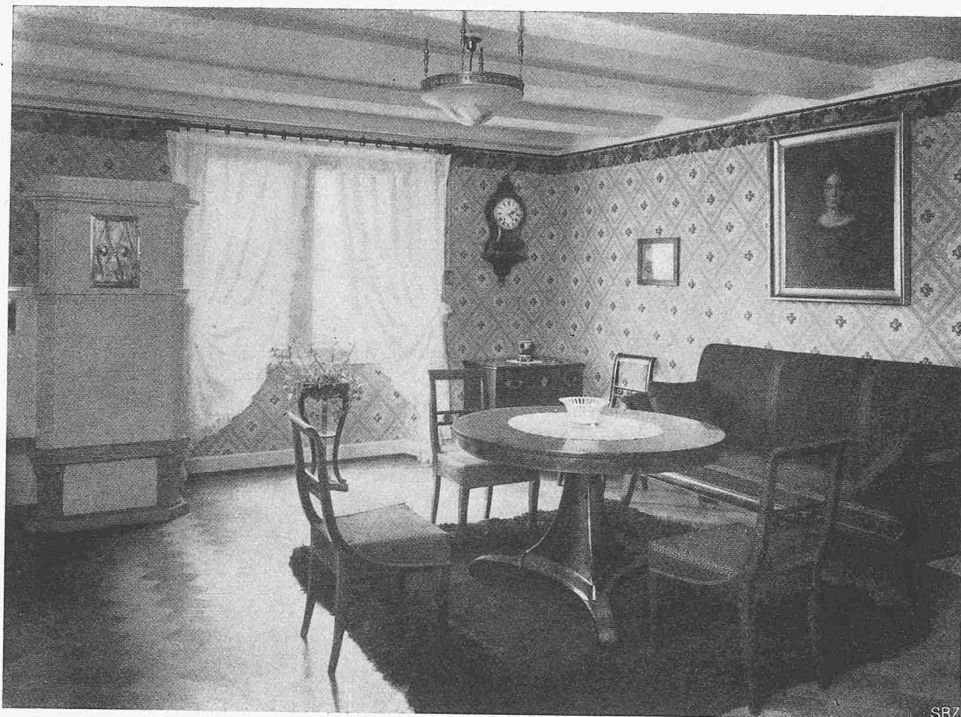
ENTWORFEN DURCH PESTALOZZI & SCHUCAN, ARCHITEKTEN, ZÜRICH



SPEISEZIMMER IN ANPASSUNG AN VORHANDENE ALTE WELLENSCHRÄNKE



ENTWORFEN DURCH PESTALOZZI & SCHUCAN, ARCHITEKTEN, ZÜRICH



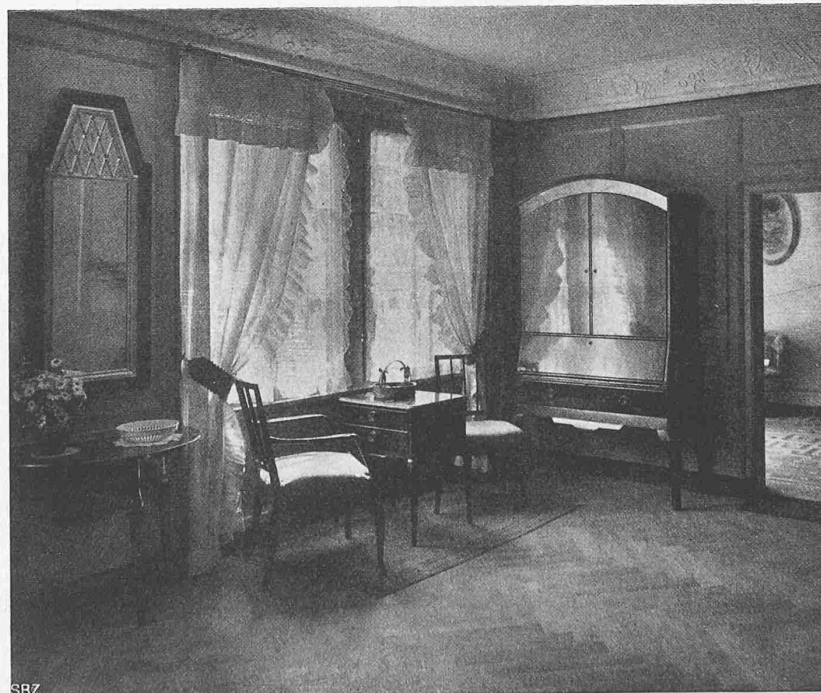
EMPFANGSZIMMER (OBEN) UND BIBLIOTHEK (UNTEN) IN EINEM ALTEN HAUSE



ENTWORFEN DURCH PESTALOZZI & SCHUCAN, ARCHITEKTEN, ZÜRICH



SBZ



SBZ

WOHNSTUBE AUS DER SCHWEIZ. WERKBUNDAUSSTELLUNG  
ENTWORFEN VON E. FRITZ, AUSFÜHRUNG VON KNUCHEL & KAHL, ZÜRICH