Zwei Villen auf dem Dolder-Areal des Zürichberges

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-19314

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zwei Villen auf dem Dolder-Areal des Zürichberges.

(Mit einer Tafel.)

Seit der Eröffnung der Drahtseilbahn auf den Dolder haben die schönen Bauplätze daselbst rasch Käufer gefunden und ein Neubau nach dem andern entsteigt dem Boden.

Für die beiden auf beifolgender Tafel dargestellten Villen lag dem Architekten, Herrn *Julius Kunkler*, die Aufgabe vor, behagliche, gemütliche Heimwesen zu schaffen, die bei städtischem Komfort den Eindruck von Landhäusern machen sollten und in ihrer äusseren Erscheinung sich der Landschaft anzupassen hatten.

Jedes der beiden Familienhäuser hat neben Küche und Bad- zehn Zimmer, wovon drei samt Mägdekammer im Dachstock liegen; Holzlage und Waschhänge darüber im Kniestock. Im Untergeschoss sind Waschküche, Bügelzimmer, Pflanzenraum, Weinkeller untergebracht, sowie der Heizraum mit Kessel für die Central-Luftheizung.

Das Aeussere der Bauten ist einfach (unter Verwendung von Holz für Dachgesimse, Balkone und Veranden), dem Charakter der Umgebung entsprechend. Das Mauerwerk besteht im Untergeschoss aus Bruchstein und in den darüber liegenden Geschossen aus Backstein mit Verputz. Zu den Fenster- und Thürgerichten wurde Savonnières-Kalkstein verwendet. Bau I wurde mit belgischem Schiefer, Bau II mit Falzziegeln auf Schindelschirm eingedeckt. Die Baukosten betragen 50 000 Fr. für die eine und 60 000 Fr. für die andere der beiden Villen.

Miscellanea.

Griechische Bahnen. Das Gesamtbild, welches das Eisenbahnwesen Griechenlands gegenwärtig bietet, ist nach den von uns bereits erwähnten Mitteilungen[1]), die Herr Reg.- und Baurat *Schwering* s. Z. im Verein für Eisenbahnkunde darüber gemacht hat, kein erfreuliches. Grosse Werke sind begonnen, aber vor der Durchführung sind die Kräfte erlahmt. Grosse verausgabte Kapitalien bei Myli-Kalamata etwa 10 Millionen Fr., bei Piräus-Larissa gegen 20 Millionen Fr. liegen infolge dessen vollständig brach und die mit diesen grossen Summen ausgeführten halbfertigen Arbeiten sind zum Teil der Gefahr der allmählichen Zerstörung ausgesetzt, während auf der Entwicklung sämtlicher Unternehmungen, je nach den Verhältnissen mehr oder minder schwer der Druck der Finanzkrisis, unter welcher das ganze Land schwer leidet, lastet. Bezeichnend für die technischen wie finanziellen Schwierigkeiten des Bahnbaues in Griechenland ist neben dem Bau der Linie Myli-Kalamata die Ausführung der Linie Piräus-Larissa, eine der interessantesten europäischen Bahnlinien, die bekanntlich durch den Anschluss der Linie Larissa-Salonichi den Seeweg nach Aegypten, Ostafrika, Indien, Westasien und Australien um 600 *km* abkürzen und für Griechenland die direkte Verbindung mit Westeuropa herstellen sollte. Der in «Glasers Annalen» veröffentlichten, ausführlichen Darstellung des griechischen Eisenbahnnetzes[2]) entnehmen wir als Ergänzung früherer Angaben über den unvollendet gebliebenen Bau der genannten beiden Bahnlinien folgende Einzelheiten. Das Tracé der Linie Piräus-Larissa, welches die «Mission française des traveaux publics» nach dem ihr erteilten Auftrage bearbeitete, stieg am Abhange des Parnes bis zum Bade Kokkini hinauf, durchdrang den Kithäron mit einem 3 *km* langen Tunnel und stieg von da in die Böotische Ebene hinab; für die Linie Athen-Theben war dieses der möglichst direkte Weg. Von der Böotischen Ebene aus wurde der Oeta über dem Bergbache Soulembey in 575 *m* Höhe überschritten und durch die Thermopylen die Linie nach Lamia geführt. Die Ueberschreitung der Höhe von Othrys erfolgte mit einem Tunnel von 2000 *m* Länge in 570 *m* Höhe, der Abstieg in die thessalische Ebene durch das Pentamylos-Thal. Dieses im Jahre 1883 vollendete Vorprojekt wurde, nachdem die Regierung ermächtigt war, eine Anleihe von 80 Millionen Fr. für die Zwecke des Bahnbaues aufzunehmen, einer öffentlichen Ausschreibung zu Grunde gelegt, aus welcher die englische Firma Eckersley, Godfrey & Liddelow als Mindestfordernde hervorging. Dieselbe übernahm die Ausführung der Hauptbahn von Piräus nach Larissa von etwa 345 *km* Länge zu einem Preise von 140 000 Fr. Gold pro ein *km*; die Zweigbahnen zur Verbindung der Hauptlinie mit den Hafenorten Stilida (bei Lamia) und Chalkis in einer Länge von 45 *km* zu 90 000 Fr. Gold pro ein *km*. In diesen Preisen waren die speciellen Vorarbeiten, die vollständige Fertigstellung der Bahn mit allen Nebenanlagen und das rollende Material inbegriffen. Je nach den Terrainverhältnissen waren die Maximalsteigungen für die einzelnen Sektionen von 11‰ bis 20‰ festgesetzt, der Minimalradius in den leichteren Parthien sollte 500 *m*, im Gebirge 300 *m* betragen. Das Schienengewicht war zu 34 *kg* per lfd. Meter angenommen. Die speciellen Vorarbeiten für die normalspurig projektierte Bahn wurden alsbald begonnen.

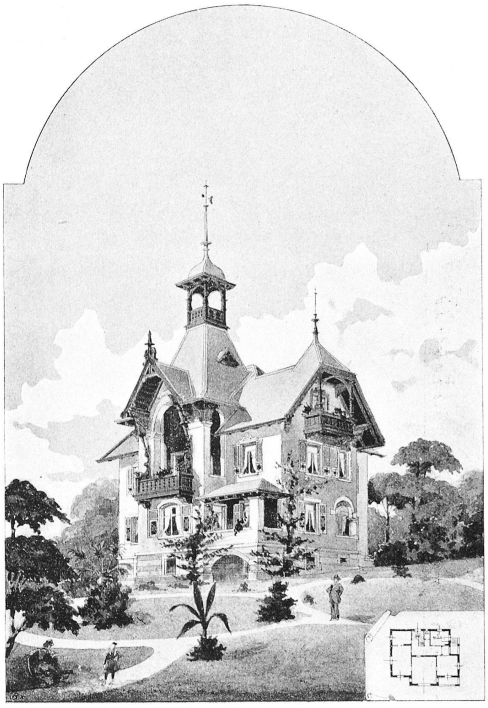
Die gewählte Linie schliesst sich nur zum Teil an das Vorprojekt an. In fast sämtlichen — auch den neuesten Karten Griechenlands — sind übrigens unrichtige Tracen eingezeichnet. Behufs Vermeidung des 3 *km* langen Tunnels durch den Kithäron wurde die direkte Linie Athen-Theben aufgegeben und ein Anschluss an eine ältere, von österreichischen Ingenieuren bearbeitete Linie, ein Tracé gewählt, das im Kephissusthale aufsteigt, sich mehr westlich nach Marathon wendet und den Parnes mit Normalsteigungen von 16‰ überschreitet. Für die Ueberschreitung des Parnes, wobei die Bahn bei Boyati in etwa 350 *m* Höhe ü. M. den höchsten Punkt erreicht, sind nur zwei kürzere Tunnels erforderlich geworden. Von Malakassa fällt die Bahn in die Böotische Ebene ab und erreicht Theben in einer Höhe von etwa 150 *m* bei 110,3 *km* vom Pyräus. Bei Staniates-Skimatari geht die Zweigbahn nach Chalkis ab. Von Theben durchzieht die Bahn die Böotische Ebene, berührt das trockengelegte Becken des Kopais-Sees und geht in geringer Entfernung von Levadia vorbei. Von Levadia führt die Bahn bei Chäronea vorbei nach Dadi und ersteigt von dort die Höhe des Oeta. Derselbe wird bei Bralo mit einem 2100 *m* langen Tunnel überschritten; von hier fällt die Bahn in einer für die Entwickelung der Linie sehr ungünstigen Schlucht, bzw. an dem Abhange des Oeta in die Ebene von Lamia, das von Lianokladi aus durch eine Zweigbahn bedient wird, die bis Stilida weiterführt. Die Strecke zwischen Bralo und Lianokladi, obwohl die zu überwindende Höhe von etwa 400 *m* keine sehr bedeutende ist, bietet aussergewöhnliche Schwierigkeiten. Die Bralo-Schlucht hat zum Teil sehr steile, felsige, zum Teil zu Rutschungen neigende Hänge. Auf der 21 *km* langen Strecke sind einschliesslich des 2100 *m* langen Bralo-Tunnels im ganzen 4300 *m* Tunnel und viele sehr erhebliche Viadukte vorhanden. Der schwierigste der auszuführenden Viadukte ist nicht weit hinter dem Bralo-Tunnel für Ueberbrückung eines, Akladi Vathirima, genannten Bergbaches erforderlich. Bei einer Gesamtlänge von etwa 300 *m* wird derselbe bis zu 60 *m* hohe Pfeiler erhalten müssen und einen Kostenaufwand von etwa 1 Million Fr. erfordern. Auf der weiteren 14 *km* langen Strecke von Lianokladi nach Pentamilos, wo die Bahn den dritten Bergwall, den Othrys, überschreitet, werden bei sehr beträchtlichen Erdarbeiten 4 200 *m* Tunnel und mehrere grosse Viadukte erforderlich. Die Zweigbahn über Lamia nach Stilida hat eine Länge von 18,6 *km*.

Die Bauarbeiten wurden im Herbst 1890 begonnen und nahmen bis zum Frühjahr 1893 einen leidlichen Fortschritt. Bereits im Jahre 1892 waren Streitigkeiten zwischen der Regierung und der Unternehmung entstanden, welche sich auf die Auslegung des Vertrages, auf die Berechnung der Abschlagszahlungen, auf die Ausführung der Bauten u. s. w. bezogen. Die Streitigkeiten führten im Frühjahr 1893 zur fast vollständigen Sistierung der Bauten. Nach Vermittlung der englischen Regierung kam schliesslich ein Vergleich zu stande, nach welchem die schwebenden Streitigkeiten einem von der deutschen Regierung zu bestimmenden Ingenieur als Schiedsrichter zur endgültigen Entscheidung unterbreitet werden sollten. Als solcher fungierte Baurat Schwering, dessen Schiedsspruch im wesentlichen zu Gunsten der griechischen Regierung ausfiel. Die Unternehmung hat daraufhin die Bauten nicht wieder aufgenommen und dieselben liegen noch heute bis auf den Bralo-Tunnel vollständig still. Die griechische Regierung soll beabsichtigt haben, die Fertigstellung und den Betrieb der Bahn zunächst bis Theben einer neu zu bildenden Gesellschaft zu übertragen.

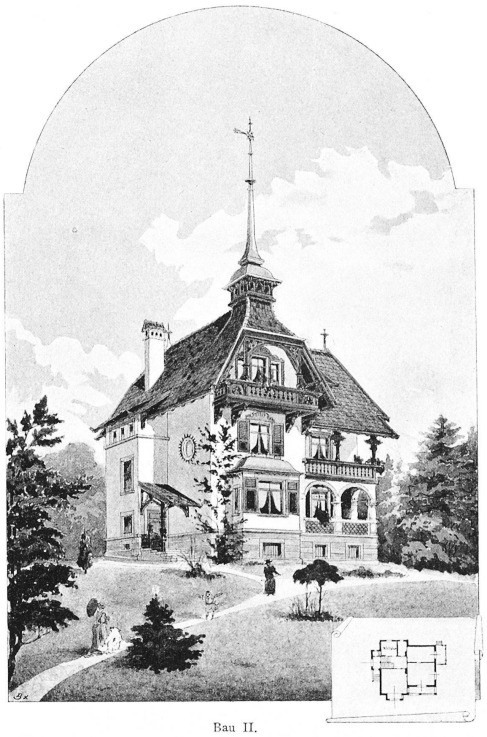
Auch die 180 *km* lange Bahnlinie Myli-Kalamata, welche die Golfe von Argos und Messene mit einander verbinden und die fruchtbaren Hochebenen Arkadiens zugänglich machen sollte, ist, wie eingangs erwähnt, nicht zur Vollendung gekommen. Die Arbeiten wurden im Jahre 1888 begonnen und kamen im Jahre 1891 zum Stillstande, nachdem die Konzession der belgischen «Société internationale de travaux publics de Braine le Comte», die nicht in der Lage war, die Linie fertigzustellen, in Verfall erklärt war. Vollendet waren nur 102 *km* der geringere Schwierigkeiten bietenden Strecken. Nach Verfallerklärung der ersten Unternehmung wurde die Fertigstellung und der Betrieb der Bahn der Peloponnes-Gesellschaft, «Compagnie des chemins de fer Pirée-Athen-Peloponnèse» mit einem besondern Zuschuss von 3 Millionen Drachmen übertragen. Die beiden Endstücke Myli-Tripolitza und Kalamata-Diavolitzi (102 *km*) sind seitdem in Betrieb

[1]) Vide Bd. XXV S. 62.

[2]) Gl. Ann. 1895 Bd. XXXVI Nr. 26.



Bau I.



Bau II.

Zwei Villen auf dem Dolder-Areal des Zürichberges.

Architekt: *Julius Kunkler* in Zürich.

Nach Originalzeichnungen von *J. Kunkler*.

EXP. ZÜRCHER & FURRER, ZÜRICH.

Aetzung von *G. Büxenstein & Co.*