

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band: 37/38 (1901)

Heft: 24

Artikel: Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika

Autor: Bluntschli, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22814>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Die Ausführung erfolgte ohne die geringsten Schwierigkeiten durch die Unternehmung Müller und Zeerleder im Spätherbst 1900. Obschon von nebensächlicher Bedeutung muss doch erwähnt werden, dass das Aussehen der Brücke durch einen etwas misslichen Verputz und einen noch fataleren Fugenschnitt sehr gelitten hat und es zu bedauern ist, dass diese Arbeiten einer ungeordneten Stelle mit so geringem Verständnis überlassen wurden. Hoffentlich wird die versprochene Abhülfe nicht ausbleiben!

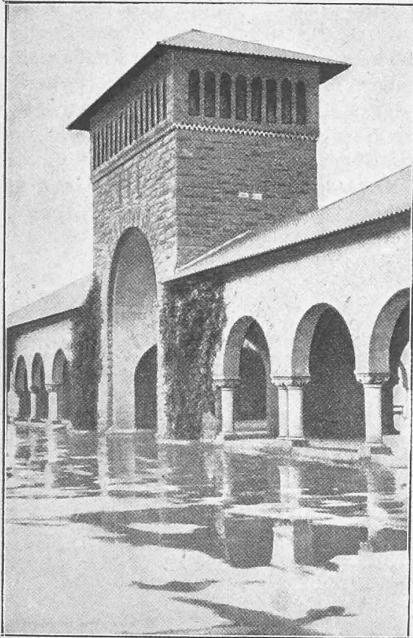


Abb. 82. Palo Alto. — Hof der Stanford-Universität.

Im ganzen sind $563 m^3$ Beton zur Verwendung gekommen, wovon in den Fundamenten und der Uebermauerung 231, in den Gewölben 316 und zu den Kragsteinen und Gesimsen $16 m^3$. Die Erprobung der Brücke erfolgte mit Lokomotiven der B. N., die $14,2 t$ Achsdruck haben, und ergab ein sehr günstiges Resultat, indem die vorübergehende Einsenkung im Scheitel des Gewölbes nur $0,7 mm$ betrug. — Die Gesamtkosten der Brücke erreichten eine Summe von 15 250 Fr., während eine Brücke in Eisen mit Betonwiderlagern einen Betrag von 26 000 Fr. erfordert haben würde. Die Preise für den Beton betragen per m^3 in den Fundamenten 20, in den Gewölben 25 und für die Kragsteine und Gesimse 32 Fr., wobei in den beiden letzten Fällen für die Rüstungen noch etwa 10% extra vergütet wurden.

Die Ausführung von Bauten in Stampfbeton ist in vielen Fällen, namentlich dann, wenn wie in vorliegendem Falle gutes Material an der Baustelle vorhanden, die Beschaffung von Steinmaterial aber schwierig ist, durchaus am Platze und wird meist auch in finanzieller Beziehung ein sehr günstiges Resultat ergeben. Werden jedoch solche Bauten in grösseren Dimensionen als „Monolith“ zur Ausführung gebracht, so stellen sich häufig und meist an Stellen, wo es am wenigsten erwünscht ist, Risse ein und es dürfte daher zweckmässig sein, schon von Anfang an Fugen anzubringen und damit eine gewisse Beweglichkeit zu ermöglichen.

Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von Prof. F. Bluntschli.

X. (Schluss.)

Auf dem Rückweg nach San Francisco machten wir in Palo Alto einen mehrstündigen Aufenthalt zur Besichtigung der dortigen *Stanford Universität*. Sie liegt in einer baumreichen Ebene und bildet eine einheitliche architektonische Anlage, wenigstens was die Hauptunterrichtsgebäude betrifft. Sie ist nach den Plänen des oben schon erwähnten nun verstorbenen Architekten Richardson erbaut, in einem Stil, der aus mittelalterlichen Motiven zusammengesetzt ist und in seiner Breite und Weiträumigkeit am ehesten an die mittelalterlich toskanische Architektur sich anlehnt. Eine Reihe niedriger, nur aus einem Erdgeschoss

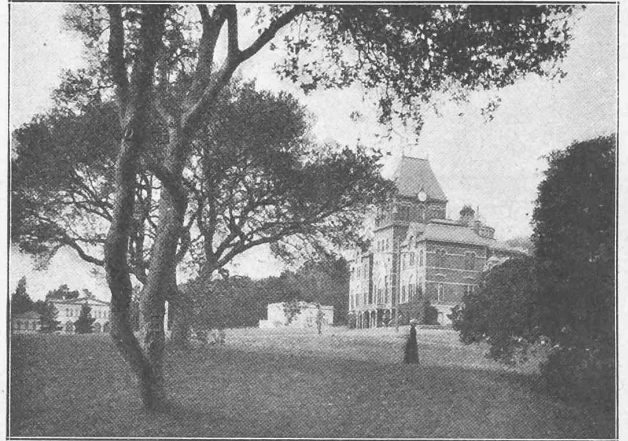


Abb. 83. Berkeley. — Die Universität.

bestehender Baulichkeiten gruppiert sich um einen etwa $60/180 m$ grossen mit Arkaden umfassten Hof (Abb. 82), der späterhin, nach Vollendung der ganzen Anlage, den Mittelpunkt eines noch grösseren Hofes bilden soll. So interessant und hübsch die architektonischen Lösungen sind, so unzweckmässig sind die Bauten selbst nach unsern Begriffen, namentlich in Bezug auf die Beleuchtung der Räumlichkeiten. So erhalten z. B. die Hörsäle ihr Licht von Fenstern unter den Arkaden, die zudem so niedrig angelegt sind, dass man von den Arkaden aus in die Hörsäle hineinsehen kann. Diese Universität ist ganz aus Privatmitteln gegründet und unterhalten, wie man erzählt, mit einem Kapital von 20 Millionen Dollars.

Mehrere Tage unseres Aufenthaltes im Westen waren der Besichtigung der *Staatsuniversität von Kalifornien in Berkeley* gewidmet, bzw. dem Bauplatz der neu zu erbauenden Universität. Dieser Platz ist wirklich einzig in seiner Art, sowohl nach seiner günstigen und ruhigen Lage, nahe bei der Stadt San Francisco, von wo aus man in $\frac{3}{4}$ Stunden nach Berkeley gelangt, als auch

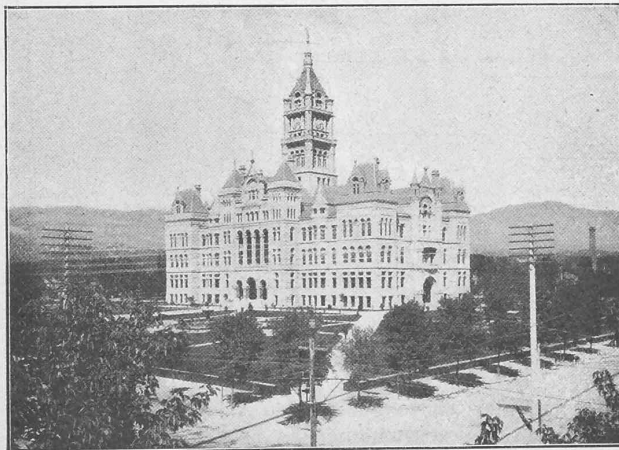


Abb. 84. Salzseestadt (Utah). — City Hall.

nach der wunderschönen Beschaffenheit des Bauplatzes selbst. Derselbe besteht aus einem zuerst flachen, dann steil ansteigenden Gelände von $1870 m$ grösster Tiefe und $770 m$ grösster Breite, das von zwei kleinen Bächen durchzogen wird, die sich im untern Teil vereinigen. Längs der Ufer dieser allerdings meist trocken liegenden Bäche breitet sich eine wundervolle Vegetation von alten Bäumen aus, immergrüne Eichen wechseln mit Pinien, Cypressen, Eukalyptus und vielen andern immergrünen Bäumen. Von

der obern Partie des Platzes bieten sich herrliche Blicke auf die umliegenden Höhen, die Bai und Stadt San Francisco und durch das Golden Gate (die Meerenge, welche die Bai mit dem offenen Meere verbindet und welcher der Platz gerade gegenüber liegt) auf die weite Fläche des stillen Oceans. Die zur Zeit auf dem Platze stehenden Gebäude der Universität (ein Beispiel zeige Abb. 83) bieten wenig bauliches Interesse, sodass man kaum bedauern kann, dass diese nun verschwinden und einer neuen grossartigen Gesamtkomposition Platz machen sollen.

Unsere Tage in San Francisco waren gezählt und es galt, die Heimreise in raschem Tempo zu unternehmen. So fuhren wir am 22. Dezember abends ab und kamen am

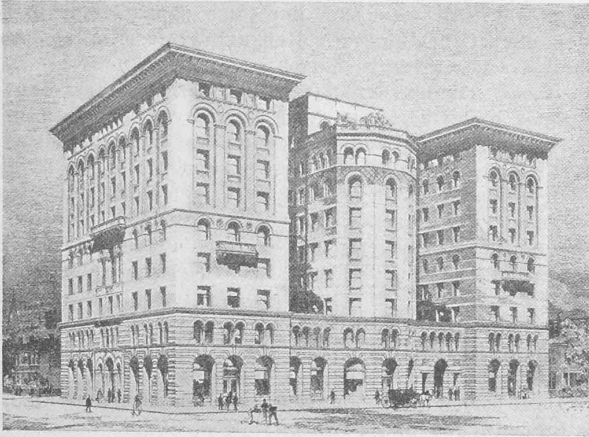


Abb. 88. Denver. — Equitable Building.

24. Dezember vormittags in der Mormonenstadt am Salzsee an, der wir eine flüchtige Besichtigung den Tag über widmeten. Aus dem milden Klima der pacifischen Küste waren wir schon nach der ersten Nachtfahrt tief in den Winter hineingelangt. Die Salzseestadt lag tief im Schnee. Grosse Berge, die teilweise mit ewigem Schnee bedeckt sind, fassen das weite Thal der schön gelegenen Stadt ein. Sie ist, wie alle amerikanischen Städte, regelmässig gebaut, mit gleichmässigen, 40 m breiten Strassen und grossen quadratischen Blocks von 203 m Seitenlänge. Obwohl die Stadt wenig über 50 Jahre alt ist, bedeckt sie eine grosse Bodenfläche und macht einen stattlichen und wohlhabenden Eindruck. Sie zählt etwa 75 000 Einwohner, von denen 60% Mormonen sein sollen; zu unterscheiden von den andern Einwohnern sind letztere aber für den flüchtig Reisenden nicht. Sie besitzt 21 zum Teil stattliche Schulhäuser und eine grosse

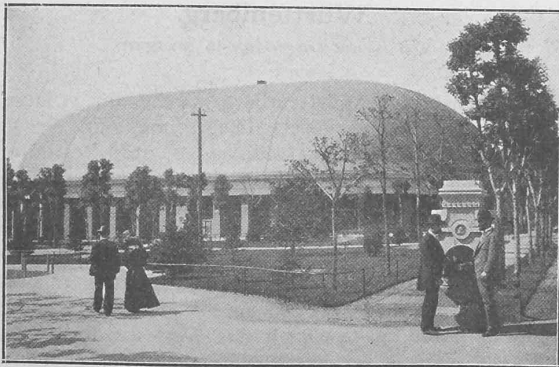


Abb. 85. Salzseestadt (Utah). — Das Tabernakel.

neue City-Hall (Abb. 84), deren Turm wir bestiegen, um die wundervolle Lage der Stadt ganz würdigen zu können. Vom See sieht man nichts, er liegt einige Meilen weit ab und wird wohl nur im Sommer besucht, dort befindet sich ein grosses, weit in das Wasser hinaus gebautes Bade-Etablissement mit grossem Saal.

Von den dem Mormonenkultus geweihten Bauten ist einzig das Tabernakel den Fremden zugänglich und eines

Besuches wohl wert. Bietet es auch wegen seiner architektonischen Form nichts, denn es ist von recht unwirksamer Erscheinung (Abb. 85), so ist es doch äusserst interessant als Beweis dafür, dass ein grosser Saal mit bequemen Sitzplätzen für 8000 Personen nicht nur akustisch möglich, sondern sogar akustisch vorzüglich sein kann. Man hört von einem Ende des Saales zum andern das Fallen einer Stecknadel sehr gut ohne störende Nebengeräusche. Der Saal ist nach den Angaben des uns begleitenden Führers 76 m lang, 46 m breit und 21 m hoch. Die Saalform besteht im Grundriss aus zwei Halbkreisen mit einem geraden dazwischengeschobenen Stück, im Schnitt (Abb. 86) aus einem verhältnismässig niedern elliptischen Gewölbe auf kurzen Senkrechten. Eine breite, 3000 Personen fassende Gallerie läuft um den Saal herum, auf dünnen Holzsäulen ruhend. Wände und Gewölbe sind ganz glatt und schmucklos. Die innere Raumwirkung ist sehr schön, das Licht dringt, abgesehen von zwei kleinen Oberlichtern, nur durch die unter der Gallerie angebrachten Fenster in den Raum, sodass man von den Gallerien aus keine Fenster sieht und alles in Dämmerlicht

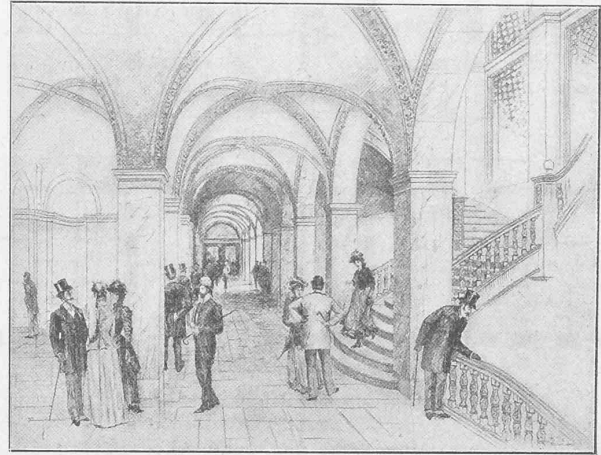


Abb. 89. Denver. — Equitable Building.
Vestibule im Erdgeschoss.

erscheint, vielleicht eine beabsichtigte Wirkung. Den einzigen Schmuck bildet eine schöne, grosse Orgel, die 100 000 Dollars gekostet haben soll. Die Baukosten ohne Orgel betragen 300 000 Doll.

Wenig erfreulich ist die nebenan liegende grosse aus Granitquadern errichtete Kirche, die mit grossem Aufwand aber wenig Geschmack gebaut ist.

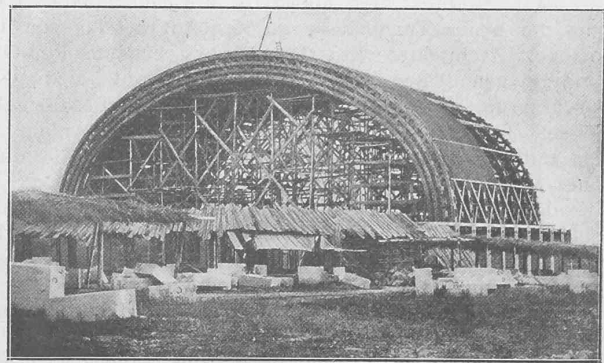


Abb. 86. Salzseestadt (Utah). — Das Tabernakel im Bau.

Abends gieng es im bequemen Pullmann-Car weiter durch das mondbeschiene Felsengebirge, das man einmal in einer Höhe von 2276 m überschreitet. In der Frühe kamen wir an dem hochgelegenen hübschen Glenwood vorbei, einem Sommeraufenthaltsort mit grossem, schönem Hôtel, dann durch Kohlenreviere und Minenbezirke. Hoch oben auf den Felsen sieht man die Häuser von Redcliff, 2625 m ü. M. Die Bahn steigt wieder und überschreitet in einer

Höhe von 3123 m den Tenesseepass, der die Wasserscheide zwischen dem stillen und den atlantischen Ocean bildet. Auf der Passhöhe ein kleiner Tunnel, der in 1½ Min. durchfahren wird. Bis auf die Passhöhe, deren landschaftlicher Charakter an die Höhen des Schwarzwaldes erinnert, wachsen noch Tannenwälder, sogar Viehgehege und Laderampen fanden wir in dieser Höhe. Dann fällt die Bahn und erreicht bald die 3000 m ü. M. liegende Minenstadt Leadville, sie zieht sich dann immer durch schöne Thäler und malerische Berglandschaften hin an vielen Minengegenden vorüber. Spät abends verliessen wir in *Denver* den Zug, um uns des andern Tags die in einer grossen Ebene schön gelegene Stadt zu betrachten. Sie macht einen sehr behäbigen und wohnlichen Eindruck mit den vielen hübschen Landhäusern, die ohne Einfriedigungen nur durch kleine Grasplätze von einander getrennt sind und meist von Minenbesitzern be-

Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten.

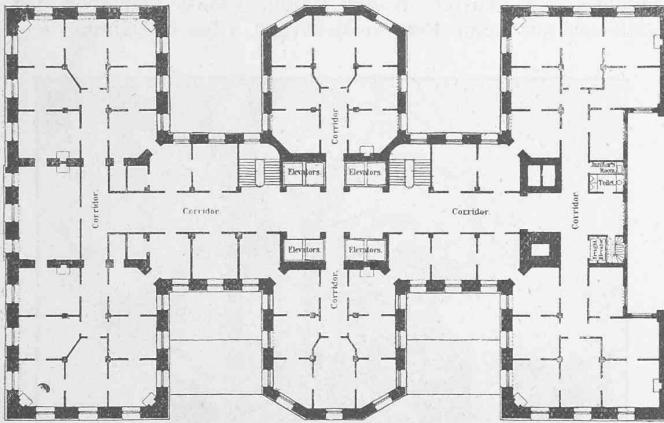


Abb. 87. Denver. — Equitable Building.
Grundriss vom III. Stockwerk.

wohnt werden. Man sieht den schmucken Bauten die Behaglichkeit und dabei ein grosses Sicherheitsgefühl an, denn Haustüren und Fenster haben keinerlei sichtbare Schutzvorrichtungen durch äussere Läden oder Gitter; die Fenster bestehen aus gross Scheibigen Schiebefenstern. Von Monumentalbauten ist namentlich das neue Staatskapitol zu nennen, das nach dem erwähnten Typus erbaut ist und nach Umfang, Bauaufwand und Lage in einem Park für eine Stadt von 40 Jahren eine höchst bedeutende Leistung sein würde, wenn nur die Architektur trotz der verwendeten 2½ Mill. Doll. nicht zu schülerhaft und gering wäre.

Wir nahmen hier nochmals die Gelegenheit wahr, eines der neuen Turmhäuser zu besichtigen, das von dem Bostoner Architekten Rob. D. Andrews erbaute Equitable Building, von dessen zweckmässiger Anlage und gediegener Durchführung die Abbildungen 87 bis 89 einen Begriff geben mögen. Es zeigt die für Turmhäuser typische Anlage mit dem mittleren Korridor, der von den Bureaux aus durch hohes Seitenlicht beleuchtet wird.

Den nächsten kurzen Tagesaufenthalt nahmen wir in *St. Louis*, das wir in einer Fahrzeit von zwei Nächten und einem Tag am 28. Dezember früh erreichten. Im Gegensatz zu dem anmutigen Denver macht *St. Louis* einen höchst ungemütlichen Eindruck, es ist eine sehr ausgedehnte rauchige Fabrik- und Geschäftsstadt. Ausser der grossen und imposanten Brücke über den *Mississippi* sahen wir nicht gerade viel besonderes.

In der Nacht gieng es dann wieder weiter und in langer Fahrt an *Cincinnati*, *Washington*, *Baltimore* und *Philadelphia* vorüber nach *New York*, das ich am 30. Dezember mittags erreichte, während meine Gefährten noch einen Tag in *Cincinnati* geblieben waren. Ich war doch recht froh, als die lange, lange Fahrt ein Ende hatte und ich wieder glücklich die Ostküste vor mir sah; ich hatte zu dem beinahe 6000 km weiten Heimweg 7¾ Tage gebraucht, 3 Tage davon zu Städtebesichtigungen benützt und unterwegs nur

eine Nacht in einem Hôtel geschlafen. Im ganzen war aber die Rückreise, namentlich in Anbetracht der Jahreszeit, sehr schön und besonders in landschaftlicher Beziehung genussreich.

Das Wetter war, seit wir das Felsengebirge im Rücken hatten, fast stets schön und mild gewesen, nun sollten wir zum Schluss noch einen der berühmtesten Wetterstürze in *New York* erleben. Am Vormittag des 31. Dezember starker Regen, der sich allmählich in Schnee verwandelte, sodass die vielbelebte Stadt am Silvesterabend bei eisiger Luft tief im Schnee begraben lag.

Rasch vergiengen die paar Tage, die wir noch in *New York* zubrachten, meist mit Besuchen und Besorgungen und am 4. Januar früh bestieg ich den Dampfer „Fürst Bismark“, der ganz mit Amerikanern, die nach *Aegypten* und *Europa* reisten, angefüllt war und der mich ohne Gefahr in zehn Tagen über *Gibraltar* nach *Genua* brachte. Am 15. Januar früh war ich wieder in *Zürich*.

Fasse ich nun den ganzen grossen Eindruck, den mir die Reise hinterlassen, noch in kurzen Worten zusammen:

Ich habe ein Land kennen gelernt, das ich bisher so gut wie nicht kannte, weder nach seinem riesigen Umfang, von dem man sich nach einer Karte keinen Begriff macht, noch nach dem unendlich viel Interessanten, das es auf allen möglichen Gebieten der Kultur geleistet; ich habe hier mächtig emporblühendes Staatsleben gefunden mit einer Bevölkerung, die mit grosser Energie des Wollens ein rastloses Streben nach Fortschritt verbindet, habe eine Kultur angetroffen, wie ich sie in diesem Umfang nicht erwartet habe und die uns in manchen Punkten überlegen ist. Dazu macht alles, im Gegensatz zu uns, den Eindruck des Jugendlichen und Frischen.

Haben diese jugendlichen Zustände naturgemäss viel Unreifes und Unvollendetes an sich, so zweifle ich doch nicht, dass sich das Land im Sinne eines gesunden Fortschritts weiterentwickeln und seine unleugbar vorhandenen Härten und Gegensätze mit der Zeit ausgleichen werde. Noch ist ein grosses Bedürfnis nach Anlehnung an europäische Kultur vorhanden, es könnte aber eine Zeit kommen, da dies nicht mehr der Fall ist und in der das Land in jeder Hinsicht und sogar auch auf dem Gebiet der Kunst auf eigenen Füssen steht. Anfänge sind hiezu bereits allorts vorhanden. — Es sollte mich freuen, wenn es mir gelungen ist, die Anschauungen über *Amerika* in den Kreisen der Leser erweitert und das Interesse an diesem Wunderland etwas erweckt zu haben. Das Land ist des vollsten Interesses aller Kulturvölker in höchstem Grade würdig.

Die Einführung von Wasserrechtsbüchern in Württemberg.

Von Baurat *Gugenhan* in Stuttgart.

Im Königreich *Württemberg* wurde am 1. Dezember 1900 ein neues Wassergesetz (Regierungsblatt Nr. 53) erlassen, das jedoch in der Hauptsache nur Bestimmungen über die Benützung der öffentlichen Gewässer, bedauerlicher Weise aber keine solchen über den Ufer- und Wasserschutz enthält. Das ergänzende Flussbaugesetz ist jedoch im Entwurf fertig und wurde schon im Monat März vorigen Jahres den Landständen zur verfassungsmässigen Beratung und Beschlussfassung übergeben, sodass auch seine Einführung in Bälde zu erwarten ist. Aus den Bestimmungen des Wassergesetzes ist insbesondere hervorzuheben, dass als öffentliche Gewässer alle in natürlichem oder künstlichem Bett ständig fliessenden Gewässer, sowie diejenigen Seen gelten, die einen in gleicher Weise ständig fliessenden Ablauf haben und dass die bisher erhobenen Wasserregalzinse an Triebwerken aufgehoben wurden.

Eine hauptsächliche Neuerung und zugleich einen wesentlichen Fortschritt gegenüber anderen Wassergesetzen bildet die vorgesehene Einführung von Wasserrechtsbüchern. Diese haben den Zweck, die sämtlichen Rechtsverhältnisse an den öffentlichen Gewässern, nach Bestand, Art und Um-