

# Doppelwohnhaus an der Mittelbergstrasse in Zürich: Architekt A. Witmer-Karrer in Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 20

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30721>

## **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.

Flaschenzüge mit 10 m Geschwindigkeit in der Minute aufwickeln. Eine Magnetbremse hält die Last in jeder beliebigen Lage fest.

Die Bedienung erfolgt von einem Führerstand aus, der unter dem Eisengerüst hängt und in welchem Schaltervorrichtung, Steuerwalzen für Heben und Fahren, sowie die Fahrwerksbremse untergebracht sind; das Führerhaus ist durch eine feste Leiter vom Dienststeg aus zugänglich. Um Eigengewicht und Last, selbst bei Windwirkung, annähernd gleichmässig auf die beiden Kranschienen zu verteilen und Ueberlastungen in den Hängekonstruktionen zu verhindern, war die pendelnde Aufhängung, sowie die Anbringung eines Gegengewichts nötig. Der Fahrmotor von 7 PS-Leistung bei 1420 Uml/min wirkt durch Vermittlung eines Schneckentriebes, eines Stirnrädervorgeleges und einer Kettenübertragung auf die beiden Achsen des einen Wagens und erteilt dem Kran eine Fahrgeschwindigkeit von 20 m in der Minute. Das Gewicht des Krans beträgt rund 10 t.

Den elektrischen Strom erhält der Kran von einer oberhalb der Kranbahn angebrachten Kontaktleitung; der Stromabnehmerbügel ist umlegbar konstruiert, damit der, ebenfalls von dieser Kontaktleitung den Strom erhaltende, auf dem Dienststeg verkehrende Bockkran den Dammbalken-Transportkran ohne Kollision passieren kann.

(Forts. folgt.)

**Villengruppe „Uf und by alle Winde“ in Zürich.**

Architekt A. Witmer-Karrer in Zürich.

(Fortsetzung von S. 259, mit Tafel 56.)

Im Anschluss an die Darstellung der ganzen Häusergruppe in letzter Nummer zeigen wir heute an zwei Beispielen die Art der Grundrissbildung dieser Häuser im Einzelnen. Abbildungen 4 bis 6 beziehen sich auf das Eigenheim des Architekten, der sein Bureau mit besonderem Zugang zweckmässig im vordern, hellern Teil des Untergeschosses untergebracht hat. Die Notwendigkeit, es zu erwärmen, bedingte die relative Tieferlegung der Heizung. Im übrigen erklären sich die Grundrisse von selbst. Es sei nur noch aufmerksam gemacht auf die abwechslungsreiche Treppenführung im Obergeschoss, auf die zur Kleiderreinigung willkommene Loggia gegen Nordost und die dem Bad vorgelegte, zum Sonnenbad einladende Kojе gegen Südwest. Das hochliegende dreifache Fensterchen im Elternschlafzimmer gegen Südost lässt die Strahlen der Morgensonne einfallen und ermöglicht auch gelegentliches Lesen im Bett bei vorzüglicher Beleuchtung. Die meist gekuppelten Fenster dieses Hauses machten die Anwendung von Rollläden an den Fenstern nötig; durch eine besonders (18 cm hohe) untere Abschlussleiste konnte diesen etwas mehr Körper und eine entsprechende farbige Dekoration verliehen werden. Wo es anging, sind hier wie auch an den andern Häusern, z. B. bei Nr. 28 im Giebel (Abb. 7 bis 9), Klapppladen angebracht. Bezüglich der Farben ist zu sagen, dass die Töne der einzelnen Häuser etwas voneinander abweichen; so zeigt z. B. das Haus Keltenstrasse Nr. 30 hell-graugrünlichen Rauhputz und dunkelgrünes Holzwerk, Nr. 28 bräunlichen Putz mit braunem Holz usw. Auf den harmonischen Zusammenklang aller Farben hat der Architekt natürlich Bedacht genommen, für das übrige sorgt der Zahn der Zeit, bzw. Sonne und Regen. Uebrigens sind alle Dächer mit dem gleichen braunroten Ziegelmaterial



Abb. 7. Ansicht von Süden des Hauses Keltenstrasse Nr. 28.

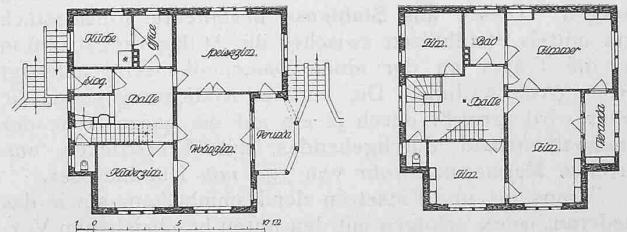


Abb. 8 und 9. Grundrisse. — 1 : 400.

gedeckt, alle Einfriedigungen auf einheitlichen Sockeln sind grau gestrichen, sodass trotz der Vielheit im Einzelnen die Einheit des Ganzen durchaus gewahrt bleibt, in wohlthuendem Gegensatz zu andern Stellen an dem früher überall lieblichen Zürichberg. — Einige Innenansichten aus dieser Villengruppe sollen den Beschluss ihrer Beschreibung bilden.

**Doppelwohnhaus an der Mittelbergstrasse in Zürich.**

Architekt A. Witmer-Karrer in Zürich.

(Mit Tafel 57 und Abb. 1 bis 3 auf Seite 271.)

Unweit der eben beschriebenen Einfamilienhäuser, an der nordwestlich mit 13% bergan steigenden Mittelbergstrasse, hat der nämliche Architekt ein für sich allein stehendes Doppelwohnhaus erbaut, das wir wegen seiner Verwandtschaft zu jenen hier im Zusammenhang folgen lassen. Die Einsicht der Bauherren ermöglichte es, zwei Häuser unter eine First zu vereinigen, der man die traditionelle Richtung mit talwärts schauendem Giebel gab. Trotz des gebrochenen Daches erweckt namentlich die Südseite des stattlichen Hauses mit seiner langen First den Eindruck des Zürcher Hauses, wozu die kleinen Dachaufbauten wesentlich beitragen. Auch hier zog der Architekt seine Horizontale mit dem Dachgesimse über dem Erdgeschoss

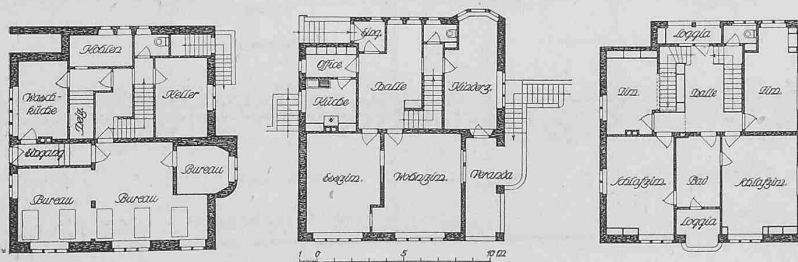


Abb. 4 bis 6. Grundrisse des Hauses Keltenstrasse Nr. 30. — 1 : 400.



Die Häuser Keltenstrasse Nr. 30 und 28

Von Nordost und von Südost



VILLENGRUPPE „UF UND BY ALLE WINDE“ IN ZÜRICH

Architekt A. WITMER-KARRER in Zürich



Oben von Südwest

Unten von Nordwest



DOPPEL-WOHNSHAUS AN DER MITTELBERGSTRASSE

Architekt A. WITMER-KARRER in Zürich



kräftig durch. Ein Wort ist hier noch zu sagen zum untern Bilde auf Tafel 57, der Westansicht des Hauses, dem seine Bewohner den Namen „Uf em Mürlü“ gegeben. Das Bild zeigt den Vorzug eines Nebensträsschens (5 m breit), das ganz in den Hang eingeschnitten ist, dessen talseitiger Strassenrand somit im Terrain liegt. Die dadurch auf die Bergseite konzentrierte Böschung bildet für die Bebauung nicht nur keinen Nachteil, sondern sie gibt im Gegenteil die sehr erwünschte Gelegenheit zur natürlichen Einfriedigung des Gartens in Verbindung mit der Stützmauer. Ist diese erst einmal etwas „ergraut“, so wird sich hier eines der Bilder darbieten, die der Freund des Heimatschutzes an den alten „guten Beispielen“, und zwar mit Recht, so gern bewundert. Die anstandslose Bewilligung dieser etwa 2 m hohen Mauer durch die Zürcher Baupolizei stellt ihrem Verständnis für vernünftig begründete Baugesuche seitens der künstlerisch befähigten Architekten ein ehrendes Zeugnis aus, deshalb, weil die baupolizeiliche allgemeine Regel auf nur 1,5 m Mauerhöhe lautet. Doch: „Les règlements sont pour les imbéciles“ äusserte sich gelegentlich ein hoher schweizerischer Beamter zur Bekräftigung einer sachlich begründeten Abweichung von dem toten Buchstaben des Gesetzes. Möchten Alle, die sich mit Handhabung gesetzlicher Normen zu befassen haben, doch des guten Sinnes dieser Worte eingedenk bleiben und sich nicht kleinlich an Paragraphen klammern, wo keine Interessen Dritter in Gefahr sind.

### Doppelwohnhaus an der Mittelbergstrasse in Zürich.

Architekt A. Witmer-Karrer in Zürich.

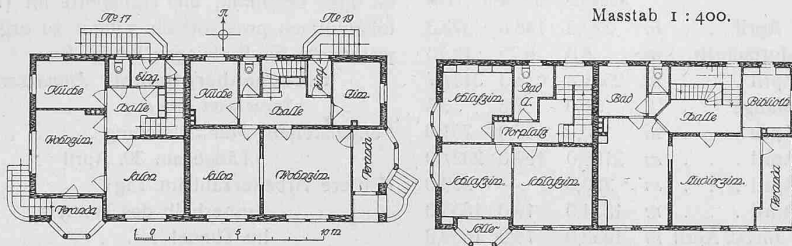


Abb. 1. Ansicht von Osten. — Abb. 2 u. 3. Grundrisse vom Erdgeschoss u. Obergeschoss.

### Miscellanea.

**Ueber Anlagekapital der Eisenbahnen** entnehmen wir einer Arbeit, die Professor Dr. A. Kuntz Müller in der „Frkf. Ztg.“ veröffentlicht hat, folgende Angaben: Man hat das durchschnittliche kilometrische Anlagekapital für die Eisenbahnen Europas auf rund 317 000 M., das der aussereuropäischen Erdteile auf rund 174 000 M. berechnet.<sup>1)</sup> Dass das Anlagekapital in Europa höher als ausserhalb desselben ist, hängt ohne Zweifel mit der durchschnittlich bessern Ausrüstung der Bahnen und den hohen Grund- und Bodenpreisen dieses Erdteils zusammen. Die teuersten Eisenbahnen auf der ganzen Welt sind die Grossbritanniens mit nicht weniger als 701 812 M. kilometrischem Anlagekapital (1909), die billigsten Eisenbahnen diejenigen in Sierra Leone mit nur 53 600 M. kilometrischem Anlagekapital (1903). Ein Grund für das beispiellose hohe Anlagekapital der Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches liegt u. a. auch in der reichhaltigen Ausstattung dieser Eisenbahnen mit Betriebsmitteln und Geleiseanlagen. Der Verkehr, und zwar Güter- wie Personenverkehr, ist nirgends auf der ganzen Welt so dicht wie in Grossbritannien. Der britische Personenzugsfahrplan ist in seiner Intensität unübertroffen (30 bis 40 werktäglich gefahrene Expresszüge zwischen grossen Verkehrs- und Industriezentren sind keine Seltenheit) und die Geleiseanlagen stehen ebenfalls bisher unerreicht da. Ist doch weit über die Hälfte aller Linien (1909 55,8%) zwei-

und mehrgeleisig ausgebaut; rund 2000 km Eisenbahnen sind mit vier oder mehr Geleisen ausgestattet, wobei die Anzahl der durchgehenden Geleise bis auf zehn nebeneinander hinaufgeht. Zweifellos haben all diese Tatsachen die Höhe des britischen Anlagekapitals ganz wesentlich beeinflusst.

Die Bahnen des europäischen Festlandes zeigen unter sich grosse Unterschiede, wenn auch nicht in dem Mass wie Grossbritannien und seine Kolonien. Im Deutschen Reich und überhaupt im ganzen festländischen Europa weisen die Badischen Staatsbahnen das höchste Anlagekapital auf. Es hat im letzten Berichtsjahre (1909) die halbe Million bereits überschritten und beträgt nicht weniger als 506 646 M., während das durchschnittliche Anlagekapital aller deutschen Bahnen bedeutend niedriger ist. Ende 1909 belief sich das kilometrische Anlagekapital der Bahnen in Bayern auf 268 669 M., Preussen auf 309 159 M., Sachsen auf 393 678 M., Württemberg auf 405 445 M., Reichsland auf 487 762 M. und Baden auf 506 646 M., in Deutschland im Mittel 306 906 M.<sup>2)</sup>

Auch für das hohe badische Anlagekapital gelten zum Teil die oben für Grossbritannien angeführten Gründe. Zweigeleisig sind fast die Hälfte aller Strecken (1911 49,07%) angelegt. Dazu kommen noch einige besondere Gründe geographischer und volkswirtschaftlicher Natur, die die badischen Eisenbahnen verteuert haben, so z. B. das erhebliche Vorwiegen des Hauptbahnbetriebes, der teilweise Charakter als Gebirgsbahn; man denke an

die kostspielige Schwarzwaldbahn (auch ist Baden das bei weitem tunnelreichste Eisenbahnland Europas) und die sehr reichhaltige Ausstattung des Netzes mit Stationen und Stationseinrichtungen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass das durchschnittliche Anlagekapital der Badischen Staatsbahnen

auch in den nächsten Jahren noch beträchtlich wachsen und daher dasjenige der andern deutschen Eisenbahnländer weiter überholen wird; die gegenwärtig im Umbau befindlichen grossen Bahnhöfe zu Heidelberg, Karlsruhe und Basel belasten das Budget einer Verwaltung von noch nicht 1800 km besonders schwer.

In den ausserdeutschen Ländern des festländischen Europas betrug das kilometrische Anlagekapital Ende 1909 in Finnland 93 200 M., Norwegen 108 854 M., Schweden 131 517 M., Oesterreich-Ungarn 252 743 M., Schweiz 302 469 M., Italien 323 219 M., Frankreich 370 390 M. und Belgien 472 331 M. Würden wir hier nach näherer Begründung suchen, so ergäbe sich das gleiche Bild: Mehrgeleisige Strecken fehlen beispielsweise im hohen Norden fast ganz (sie machen dort noch keine 4% der Gesamtlänge aus gegenüber 56% in Grossbritannien!), in Frankreich steigen sie auf 43,4 und in Belgien gar auf 47,3% der Gesamtlänge.

Um welch gewaltige Summen es sich beim Eisenbahnwesen handelt, zeigen folgende Zahlen: Das Anlagekapital allein der deutschen Eisenbahnen hat bereits 18 Milliarden überschritten und in der erwähnten amtlichen Zusammenstellung des Archivs für Eisenbahnwesen vom Jahr 1912 wird das Anlagekapital sämtlicher Bahnen Europas auf rund 106 Milliarden Mark und dasjenige der ausser-europäischen Eisenbahnen auf rund 121 Milliarden Mark geschätzt. Das ergäbe ein Gesamtanlagekapital aller Eisenbahnen der Erde von 227 Milliarden Mark.

<sup>1)</sup> Vergl. die alljährlichen Berichte im „Archiv für Eisenbahnen“ über „Die Eisenbahnen der Erde“, zuletzt im Jahrgang 1912, Seite 545 ff.

<sup>2)</sup> Nach amtlichen Angaben in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ 1912, Seite 909.