

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 61/62 (1913)
Heft: 7

Artikel: Basler Familienhäuser: erbaut von Suter & Burckhardt, Architekten, Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30676>

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: 15.10.2024

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

sonalvermehrung infolge der Bahnelektrifizierung dürfte kaum fühlbar sein; sie wäre ausserdem teilweise gedeckt durch Personalersparnisse im Bekohlungsdienst. Wir dürfen daher die Diskussion, ob Staatsbetrieb oder Privatbetrieb der Bahnkraftwerke das Richtige sei, ruhig ad acta legen und den Verwaltungen überlassen — diese Diskussion hat weder mit der Technik noch mit der reinen Oekonomik etwas zu tun.

Was endlich die Frage nach dem zukünftigen Erbauer der projektierten Grosskraftwerke für einen umfassenden elektrischen Bahnbetrieb der Schweiz angeht, so glauben wir, jeder Techniker gehe mit uns einig in der Forderung, dass dieser Erbauer derjenige sein muss, der es am besten versteht. Dann wird die Antwort auf diese Frage wohl zugunsten des Privatunternehmertums ausfallen und zwar zugunsten des schweizerischen Privatunternehmertums, mit Rücksicht nicht nur auf unsere Volkswirtschaft, sondern auch auf den Weltruf, den unsere Fachleute in der Erstellung gerade der hier in Betracht fallenden Werke sich erworben haben.

Nachschrift. Nachträglich lesen wir in einem am 6. Februar dieses Jahres in der N. Z. Z. (Zweites Morgenblatt) erschienenen Artikel „Zur Elektrifizierung der Bundesbahnen: Strombezug aus eigenen oder fremden Kraftwerken“ den Vorschlag, die Stromversorgung der Bahnen und diejenige der Gemeinden und Kantone solle gleichzeitig aus einer Reihe von Kraftwerken erfolgen, die durch das Zusammenarbeiten der Kantone, z. B. Gründung einer Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb von Kraftwerken, ins Leben zu rufen wären. Angesichts der schon weiter oben betonten Verschiedenheit in der Stromart und Regulierung der Bahnversorgung und jener der allgemeinen Licht- und Kraftversorgung glauben wir nicht, dass jener Vorschlag irgend einen *technischen* Vorteil biete. Da weiter sowohl für den vollständigen Ausbau der Elektrifizierung aller Schweizer Bahnen, als auch für die Deckung des Licht- und Kraftbedarfs aller wichtigen schweizerischen Gemeinwesen je eine ganze Gruppe von Grosskraftwerken mit je mehreren hunderttausend Pferdestärken Maschinenleistung erforderlich sein wird, so ist nicht einzusehen, was durch das Zusammenlegen zweier solcher Grossbetriebe mit so verschiedenen Verhältnissen der Stromart und der Maschinen-Regelung *wirtschaftlich* gewonnen würde. Bahnkraftwerke

und Kraftwerke der allgemeinen Licht- und Kraftversorgung werden am Besten individuell geleitet und betrieben, insbesondere, wenn es sich sowohl hier wie dort um Grossbetriebe handelt.
W. K.

Basler Familienhäuser.

Erbaut von Suter & Burckhardt, Architekten, Basel.
(Mit Tafeln 19 bis 22.)

Die Architekten Suter & Burckhardt waren von jeher bestrebt, den modernen Anforderungen unter möglichstem Anpassen an die baslerischen Baugewohnheiten gerecht zu werden.

Besonders glücklich ist dies bei der aus vier Häusern bestehenden Gruppe an der Lautengartenstrasse, Nr. 8 bis 14, geschehen, die sich im Aeussern gewissen alten Basler Landhäusern des 18. Jahrhunderts anschliessen (Grundrisse Abb. 10 bis 12). Diese Gruppe, im Jahre 1910 erbaut, zeigt mit dem warmgelben Sandstein und den weissen

Putzflächen seiner Fassaden und dem als Wohnstock ausgebauten, mit alten Ziegeln gedeckten, den alten Basler Häusern typischen Mansardendach einen freundlich anmutenden Heimatcharakter.

Weisse Hausteile mit braungelben Putzflächen und dunkelgrünen Fensterläden einer weitem Gruppe an derselben Strasse, Nr. 4 und 6, ergänzen das Gesamtbild aufs angenehmste (Grundrisse S. 89). Die Häuser sind umgeben von schönen alten Baumbeständen, worunter das Prachtexemplar einer Ceder, des ehemals sehr ausgedehnten Parks des „Lautengarten“ und es lehnt sich die Zweihäusergruppe in ihrem Aeussern an die Architektur des aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts stammenden, alten, noch bestehenden Landhauses „zum Lautengarten“ an. Obgleich in nächster Nähe des Verkehrszentrums gelegen, mag dieser ruhigen, staubfreien und baumbestandenen Umgebung wegen ein etwas landhausartiger Zug der Fassaden berechtigt erscheinen.

Im Jahre 1909 ist die Gruppe von fünf Häusern an der Warthenbergstrasse entstanden (Grundrisse, Seite 88). Durch das warme Gelb des Hausteins, das Hellgrau des Putzes und das Dunkelbraun des Ziegeldaches wirkt diese Gruppe ungeachtet der im Bilde vielleicht etwas streng anmutenden Vertikalgliederung sehr warm und ausdrucksvoll.

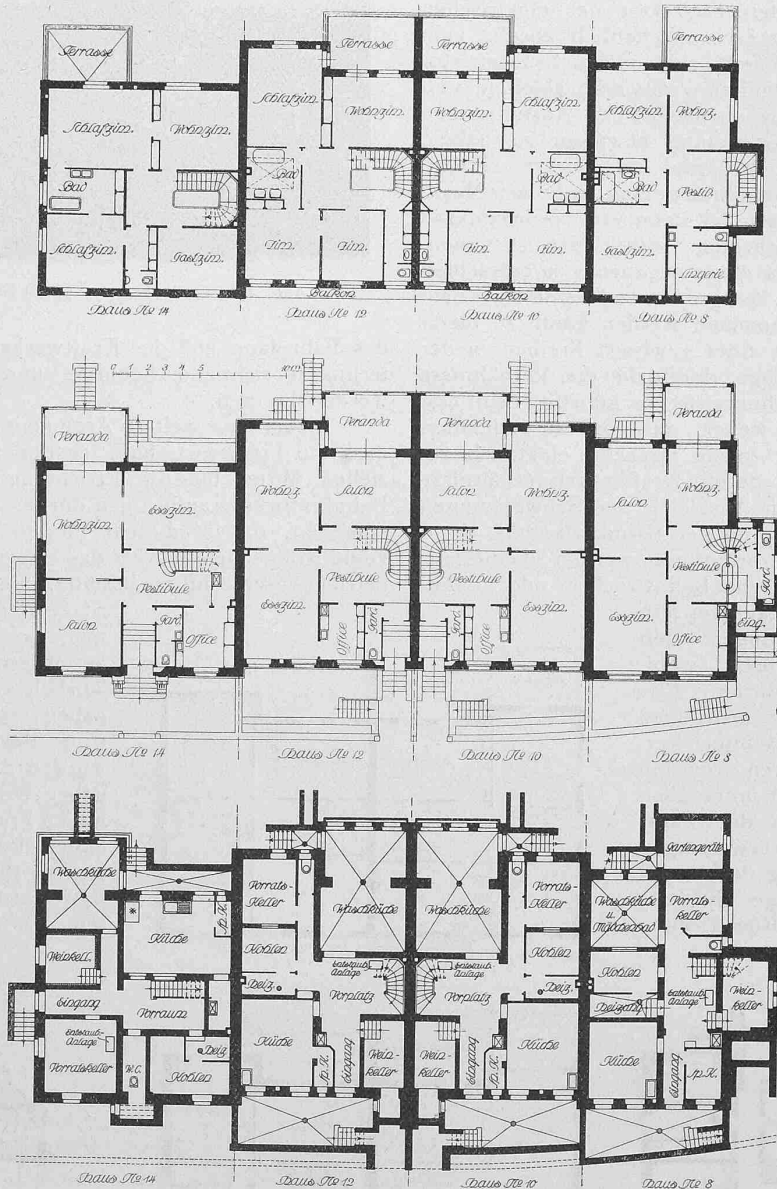


Abb. 10 bis 12. Grundrisse der Häuser Lautengartenstrasse Nr. 8 bis 14 (Tafel 20 und 21). — Masstab 1 : 400.

Hoch über dem Gundeldingerquartier an der Kante des durch seine landschaftlich schöne Lage ausgezeichneten Bruderholzplateau liegt das Gartenhaus des Christ-Ehingerschen Landgutes (Tafel 22 und Abbildung 13, Seite 89). Beschattet von mächtigen Nussbäumen bietet es nach allen Seiten ausgedehnte Fernsicht auf Jura, Schwarzwald, Vogesen und auf den Lauf des Rheins von Rheinfeldern bis weit hinunter ins Elsass. Seiner freistehenden, den Winden ausgesetzten Lage wegen wurden die Bänke in Nischen angeordnet und die Mauern aussen mit gestemmt, nach den Seiten klappbaren Holzwänden verkleidet, die als schützende Windschirme gebraucht werden können.

Von der Rhätischen Bahn.

Am letzten Freitag und Samstag hat die Rhätische Bahn den 25. Jahrestag ihres Bestehens gefeiert. Es war am 7. Februar 1888, dass in Basel die Aktiengesellschaft *Schmalspurbahn Landquart-Davos* gegründet wurde. Am folgenden Tag berief der Verwaltungsrat der neugegründeten Gesellschaft zum Direktor und Oberingenieur für den Bau der Bahn Ingenieur *Achilles Schucan* von Zuoz, der heute als Direktionspräsident der Rhätischen Bahn amtiert.

Mit grosser Genugtuung und berechtigtem Stolze konnte in seiner Ansprache an den Verwaltungsrat am 8. Februar dieses Jahres dessen Präsident, Nationalrat Dr. *A. v. Planta*, das Bild der Entwicklung zeichnen, die das Unternehmen in diesen ersten 25 Jahren seines Bestehens genommen hat. Er gedachte dankend der Männer, deren Unternehmungsgeist und Mut den Grund dazu gelegt und das stete Gedeihen des Werkes gefördert haben, vor allem *William Jann Holsboer's*, des Mannes mit dem fremdländischen Namen, aber dem bündnerischen Herzen, wie ihn Regierungsrat Petrelli einst genannt hat; dann der Basler Finanzleute, die der Sache ihre mutige Hilfe geliehen; der Gemeinden im Prättigau und Davos, die die grossen Lasten willig auf sich genommen und damit im ganzen Lande die Bahn frei gemacht haben für die Entwicklung des Verkehrswesens und so den Ausgangspunkt bildeten für die dahin zielenden Beschlüsse des Grossen Rates und des Volkes von Graubünden. Schon am 2. November 1896 konnte die Schmalspurbahn Landquart-Davos in die „*Rhätische Bahn*“ aufgehen, die seither dank der nachhaltigen, weitsichtigen Unterstützung durch den Kanton und ebenso dem freundeidgenössischem Entgegenkommen und der Förderung durch den Bund die Entwicklung genommen hat, die uns allen bekannt ist.

Wir haben das Wachsen des Unternehmens in der „*Schweiz. Bauzeitung*“ regelmässig verfolgt und konnten unsern Lesern wiederholt und oft über die kühnen Werke berichten, zu deren Ausführung sich unsern dabei beschäftigten Kollegen so beneidenswerte Gelegenheit bot. Heute blicken diese mit Genugtuung auf die geleistete Arbeit zurück, und mit ungeschwächtem Vertrauen auf die ihrer noch harrende, kommende Arbeit in die Zukunft. Möge der gute Stern, der ihnen bisher geleuchtet, sie zu weiteren Erfolgen führen.

Unsere Eidgenössische Technische Hochschule, der die leitenden ausführenden Kräfte, die dabei tätig waren und sind, in überwiegender Zahl ihr Wissen und technisches Können verdanken, konnte bei dieser Feier nicht beiseite stehen. Sie hat den gebotenen, seltenen Anlass ergriffen, um ihrer Freude ebenfalls Ausdruck zu geben, und den Direktionspräsidenten Ingenieur *Achilles Schucan*, unsern geehrten Kollegen, der im Jahre 1864 an ihrer Ingenieur-Abteilung das Diplom erworben hat, zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum die Würde eines *Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber* verliehen „in Würdigung seiner Verdienste um die Schaffung und Entwicklung des grosszügigen Unternehmens der Rhätischen Bahn“.

Wir beglückwünschen den Gefeierten und alle unsere unter seiner Leitung wirkenden Kollegen, denen die Hochschule mit ihm ihre Anerkennung zum Ausdruck bringen

wollte. Sie empfinden besser als wir, wie ihr Direktionspräsident, der gewohnt ist, mit ihnen unermüdlich zu arbeiten und dabei doch Jedem Raum zu gönnen, seine Kräfte in eigener Verantwortung zum Wohle des ganzen Unternehmens zu entfalten, gewiss Jedem unter ihnen seinen Anteil an der ihm gewordenen Ehrung zuerkennt.

Auch der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 8. d. M., in der er aus Anlass der Feier mehrere Stiftungen zugunsten des Personals beschloss, seinem Direktionspräsidenten den „tiefempfundenen Dank und seine vorbehaltlose Anerkennung für seine 25jährige Tätigkeit“ ausgesprochen und ihm mit dem Wunsche, es möge ihm noch lange vergönnt sein, zum Nutzen des Unternehmens und zur Freude seiner Mitarbeiter in gleicher Weise zu wirken, ein passendes Andenken überreichen lassen.

Elektrische Automobilstrecke Fribourg-Posieux.¹⁾

Vor Jahresfrist, d. h. am 4. Januar 1912, ist diese nach dem System Mercedes-Stoll eingerichtete elektrische Automobilstrecke von 7,730 km Länge und 5% Maximalsteigung dem Betrieb übergeben worden. Ueber die technischen Einzelheiten der Radnabenmotoren, der Wagenbauart, der zweipoligen Fahrleitung und der Stromabnehmer u. s. w. hat anhand von Zeichnungen und Bildern Ingenieur H. Maurer in Band LVI, Seite 261 unsere Leser unterrichtet, sodass wir das System als bekannt voraussetzen dürfen. Ueber dessen Anwendung auf obengenannter Strecke entnehmen wir einem von Ingenieur P. J. Blaser in Freiburg im dortigen Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrag das Folgende. Die Linie beginnt am Bahnhof der S. B. B. und benützt die in südwestlicher Richtung verlaufende Kantonsstrasse nach Bulle; bei Km. 3,4 wird die Glâne mit Kote 616 überschritten und bei Km. 7,730 auf 680 m ü. M. der Endpunkt von Posieux, unweit Ecuwillens erreicht. Bei Km. 3,3 liegt die Umformerstation in Verbindung mit der für fünf Wagen Raum bietenden Remise. Ein 75 PS Drehstrommotor ist direkt gekuppelt mit einem 50 kw Gleichstromgenerator, der den zum Betriebe erforderlichen Strom von 570 bis 600 Volt Spannung erzeugt. Diese Anlage ist mit den üblichen Sicherungs-Apparaten, u. a. mit einem automatischen, bei 170 Amp. in Tätigkeit tretenden Maximal-Ausschalter versehen. Da Reserve-Kraftquellen fehlen, wird die Frage des Anschlusses der Fahrleitung an jene der Freiburger Strassenbahn und damit der Strombezug von jener erwogen. Gegenwärtig liefert das Elektrizitätswerk Thusy-Hauterive die Energie in Form von Dreiphasenstrom von 500 Volt und zum Preise von 5 Rappen für die *kwstd.* Die zweipolige Fahrleitung hat Kupferdrähte von je 65 mm² erhalten; sie liegt normal 5,80 m, minimal 3,60 m über der Fahrbahn der Strasse und wird nur von einem Punkt aus, bei der Umformerstation gespeist.

An Rollmaterial besitzt das Unternehmen zur Zeit drei Personen- und einen Last-Automobilwagen mit übereinstimmendem Unterbau. Die Personenwagen haben 22 Sitzplätze, ihr Dienstgewicht beträgt leer 3,2 t, mit Belastung von 30 Personen 5,5 t; sie sind 5,50 m lang, 1,80 m breit und 3,20 m hoch. Die Wagen haben seitlichen Einstieg und zwar vorn rechts, sodass der vorn links sitzende Wagenführer auch die Kontrolle und Einkassierung des Fahrgeldes besorgen kann; der Betrieb wird demnach einmännig besorgt. Das Dienstgewicht des Lastwagens beträgt 2,5 t, seine Tragfähigkeit 3 t; das Gewicht des Chassis allein samt den zwei Radnabenmotoren der Hinterräder beläuft sich auf 1950 kg. Es sind hölzerne Räder mit vorn einfachen, hinten doppelten Vollgummireifen (870×100) zur Anwendung gekommen. Alle Wagen besitzen zwei von einander unabhängige mechanische Bremsen; zudem sind vor den Triebrädern durch Pedal vom Führer zu betätigende Sandstreuer eingebaut.

Die Bauart der Stromabnehmer entspricht jener unserer eingangs genannten Beschreibung; die Kabellänge der Wagen erlaubt diesen eine Entfernung von der Fahrleitung von 6 bis 8 m nach jeder Seite zum Zweck des Ausweichens und Wendens. Ebenfalls bekannt ist die Bauart der Motoren von je 20 PS. Sie ermöglichen eine kräftig wirkende Kurzschlussbremsung, wobei die erzeugte Energie in den Widerständen der beiden ersten Fahrstellungen vernichtet wird.

¹⁾ Nach einem Vortrag, gehalten im Freiburger Ingenieur- und Architekten-Verein am 13. Dezember 1912, von Ingenieur P. J. Blaser in Freiburg.

Man braucht nur die Zahl jährlich abgegebener Kilowattstunden eines Werkes zu dividieren durch das Produkt aus der bereitgestellten und konstant verfügbaren Maschinenleistung in *kw* und der Zahl 8760 Stunden (365×24 Std.) und erhält damit eben das charakteristische „Ausnutzungsverhältnis“, das in der Uebersicht auf Seite 87 für einzelne bekannte Bahnkraftanlagen und eine Reihe schweizerischer Licht- und Kraftverteilungen angegeben ist.

Wenn auch einzelne dieser Zahlen vielleicht nicht ganz sicher sind und andere infolge der Reserve-Verhältnisse oder der Akkumulier-Verhältnisse eine etwas besondere Stellung einnehmen, so handelt es sich doch durchgehend um Anlagen, die man als „normal“ bezeichnen kann. Was also die Verhältnisse der Ausnutzung von Kraftwerken anbelangt, wird man demnach die bezügliche Einwirkung des sogenannten „Konsums“ bei Bahnbetrieb nicht als eine wesentlich andere bewerten können, als bei der allgemeinen Licht- und Kraftversorgung; dabei sehen wir von dem besprochenen und durchaus unwesentlichen Unterschied im mittleren Wirkungsgrad der Anlagen ab. Sind nun für ein zu erstellendes Werk die Konsum-Verhältnisse durch gründliche Vorarbeiten als gegeben zu betrachten, so ist also für eine und dieselbe jährlich geforderte Energiemenge in Kilowattstunden die Ausbaugröße eines Bahnkraftwerkes und eines Werkes für allgemeine Licht- und Kraftverteilung mit genügender Annäherung als eine und dieselbe anzusehen. Im Einzelnen werden die Werke, insbesondere was ihre Regulierung angeht, natürlich individuell und verschieden auszugestalten sein.

Nachdem wir nun gesehen haben, dass die Bemessung von Bahnkraftwerken mit Maschinenleistung prinzipiell dieselbe ist, wie die Bemessung von Kraftwerken der allgemeinen Licht- und Kraftversorgung, wollen wir uns mit der in unserer Presse, im Parlament und im Verwaltungsrat

während es der Privatwirtschaft möglich wäre, sie viel weitergehend zu verwerten²⁾. Nach dem, was wir oben erörtert haben, sind nun aber die Schwankungen im Bahnkraftbetrieb für die Werkausnutzung keineswegs einflussreicher, als die Belastungsänderungen in der Licht- und Kraftversorgung; da letztere heute sich in überwiegend Masse in den Händen der Privatwirtschaft befindet, so ist die Frage erlaubt, warum denn dort die so findige Privatwirtschaft nicht längst schon ein besseres Ausnutzungsverhältnis geschaffen hat! Diese Frage beantwortet sich aber sofort mit dem Hinweis auf die äusserst beschränkte Verwendungsmöglichkeit von technischen Hilfsmitteln — wie beispielsweise zusätzliche elektrochemische Betriebe — zur Erhöhung der Werkausnutzung. Bei Bahnkraftwerken wird aber in dieser Hinsicht noch viel weniger zu erwarten sein, als bei Kraftwerken der allgemeinen Licht- und Kraftversorgung, weil ja, wie wir gesehen haben, die erstern Kraftwerke pro Tag und pro Jahr während einer viel grösseren Zahl von Stunden die Gesamtheit der bereit zu haltenden Maschinensätze im Betrieb haben müssen, als die letzteren Kraftwerke; zudem müssten, wegen des besondern elektrischen Betriebssystems elektrifizierter Hauptbahnen, auch Umformungs-Einrichtungen in Aussicht genommen werden. Hinsichtlich der Ausnützbarkeit von Wasserkraftwerken können die Verhältnisse nun noch weiter dadurch verwickelt sein, dass bei einermassen weitgehend ausgebauten Wasserkraften mit dem periodischen, von der Jahreszeit u. s. w. beeinflussten, Charakter der betreffenden Wasserläufe selbst gerechnet werden muss. Da erlangt dann die möglicherweise einrichtbare Jahresakkumulation von Betriebswasser für die Kraftwerke eine hervorragende Bedeutung und erscheint geeignet, das „Ausnutzungsverhältnis“, das dann entsprechend und sinngemäss

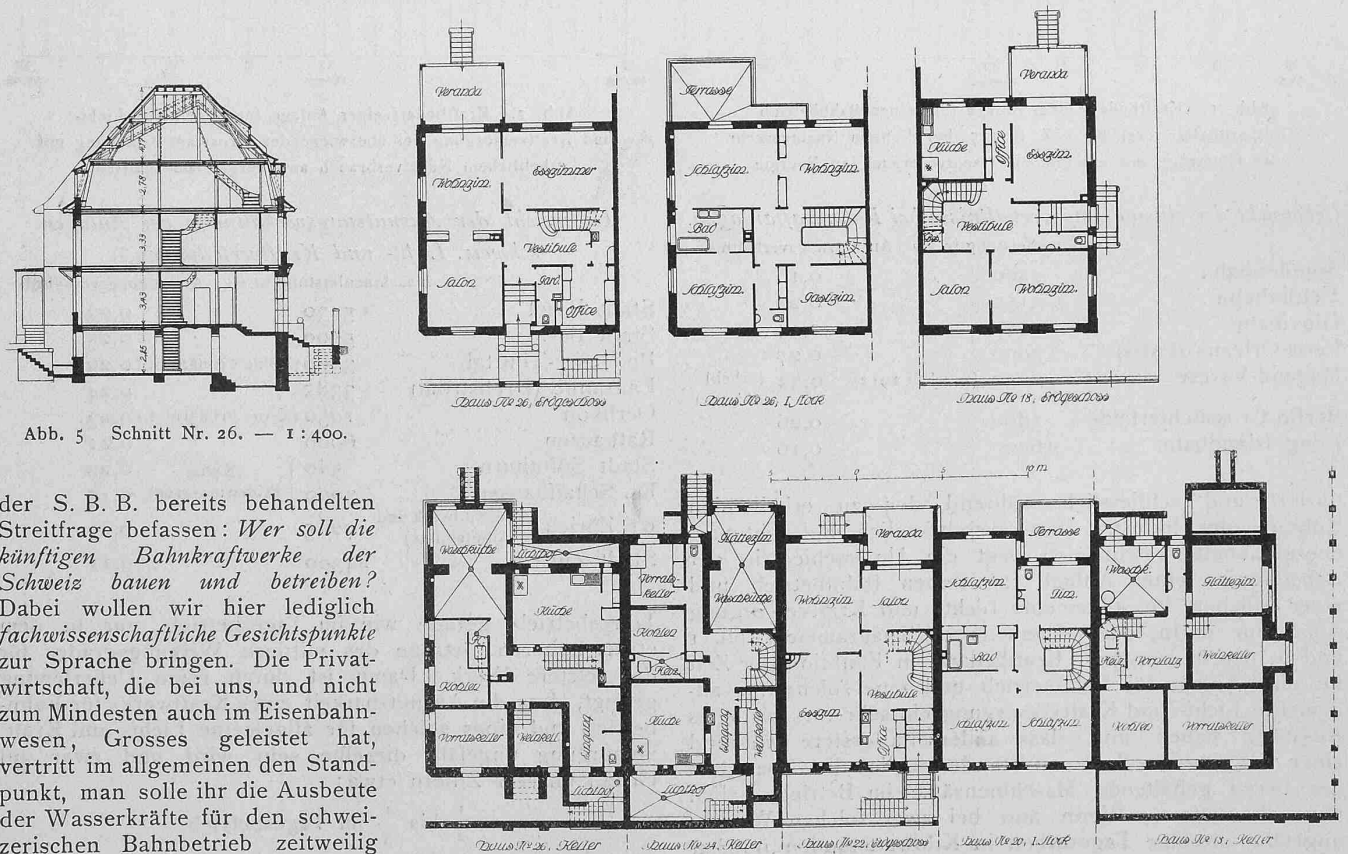


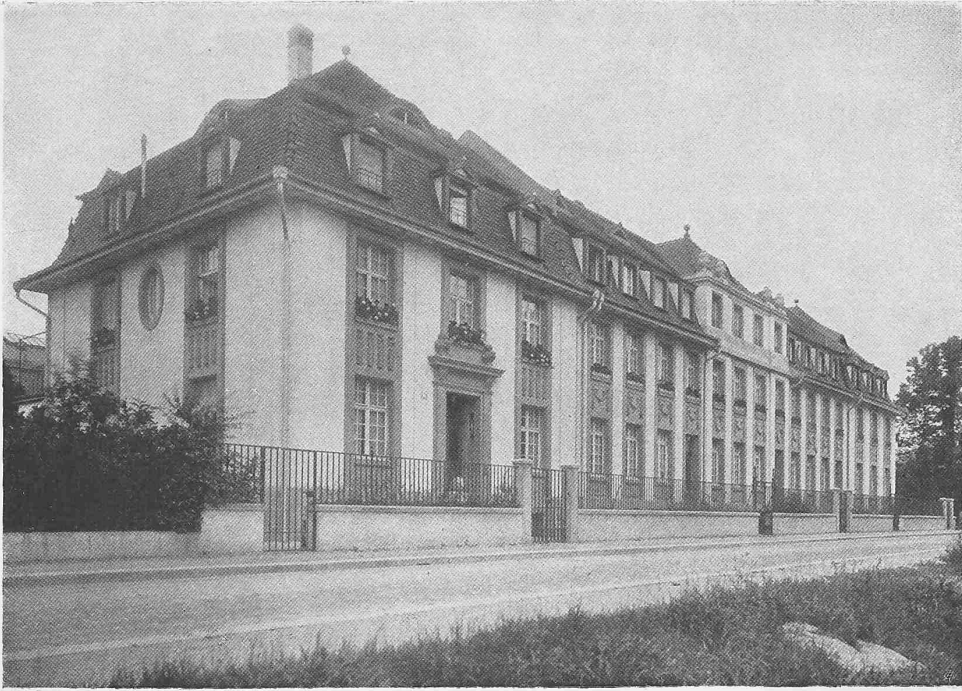
Abb. 5 Schnitt Nr. 26. — 1:400.

Abb. 1 bis 4. Grundrisse der Häuser Wartenbergstr. Nr. 26 bis 18 (zu Tafel 19). — 1:400.

der S. B. B. bereits behandelten Streitfrage befassen: Wer soll die künftigen Bahnkraftwerke der Schweiz bauen und betreiben? Dabei wollen wir hier lediglich fachwissenschaftliche Gesichtspunkte zur Sprache bringen. Die Privatwirtschaft, die bei uns, und nicht zum Mindesten auch im Eisenbahnenwesen, Grosses geleistet hat, vertritt im allgemeinen den Standpunkt, man solle ihr die Ausbeute der Wasserkraft für den schweizerischen Bahnbetrieb zeitweilig überlassen und sie anbietet sich auch, den S. B. B. für ihren Bedarf elektrische Energie zum Zwecke der Zugförderung zu liefern. Ein Vertreter der Privatwirtschaft hat sich geradezu zu der Behauptung verstiegen, wegen der Schwankungen im Kraftbedarf könnte die S. B. B.-Verwaltung die Werke nur zu $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{4}$ ausnutzen,

zu definieren ist, in hohem Masse günstig zu beeinflussen.

²⁾ Neue Zürcher Zeitung, erstes Morgenblatt vom 12. u. 13. April 1912, „Finanz- und volkswirtschaftliche Fragen zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bundesbahnen“.

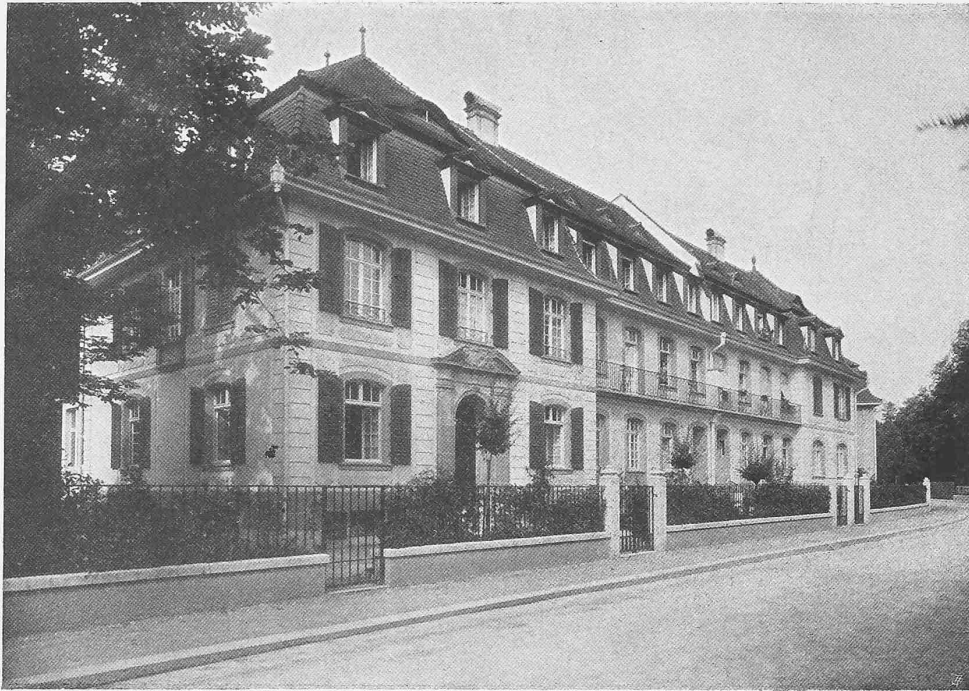


BASLER FAMILIENHÄUSER DER ARCHITEKTEN SUTER & BURCKHARDT, BASEL

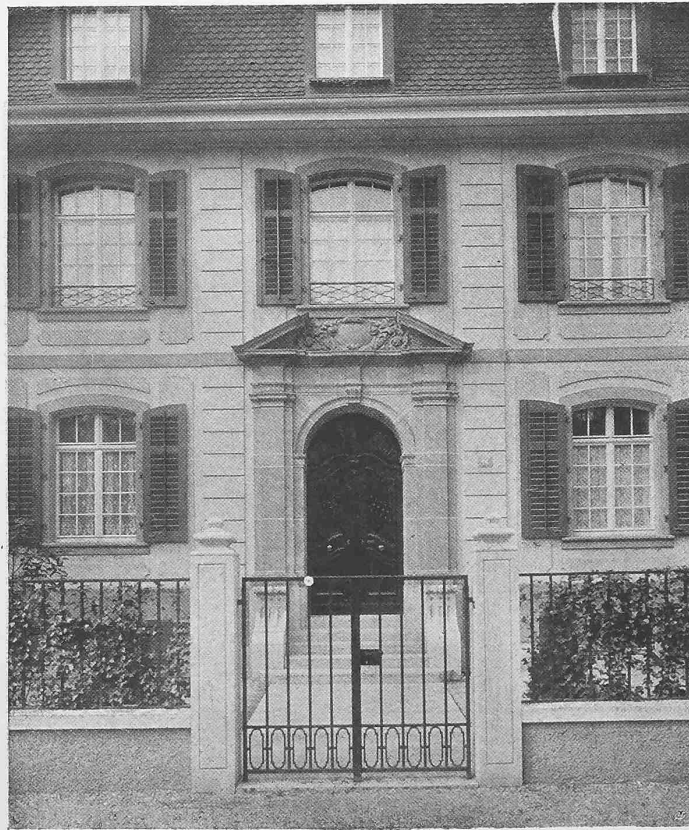


Oben: Wartenbergstr. Nr. 26 bis 18

Unten: Wartenbergstrasse Nr. 22

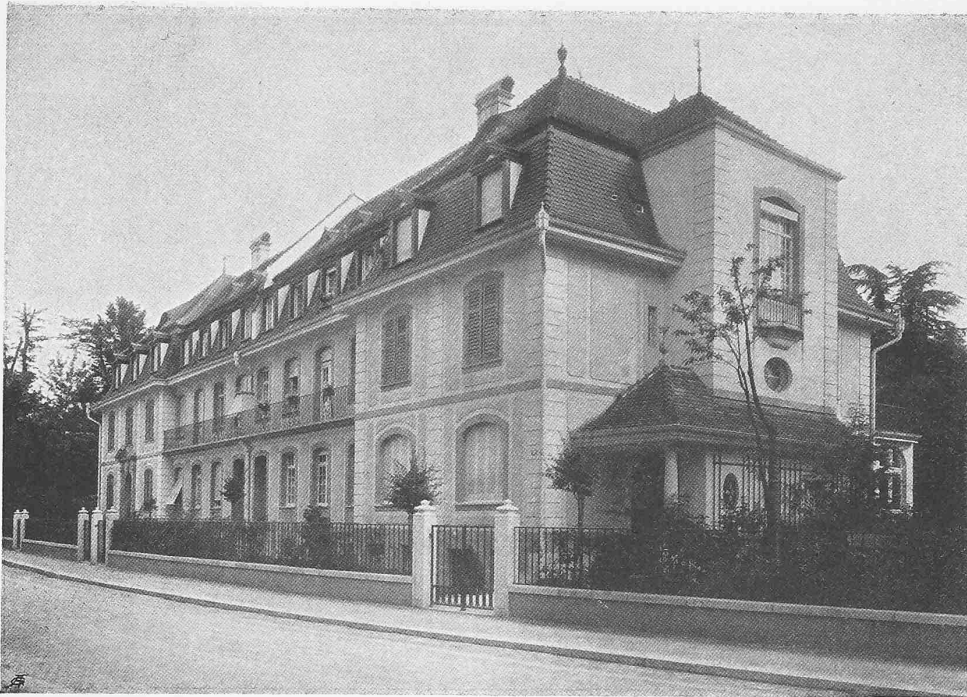


BASLER FAMILIENHÄUSER DER ARCHITEKTEN SUTER & BURCKHARDT, BASEL



Oben: Lautengartenstr. Nr. 14 bis 8

Unten: Lautengartenstrasse Nr. 14

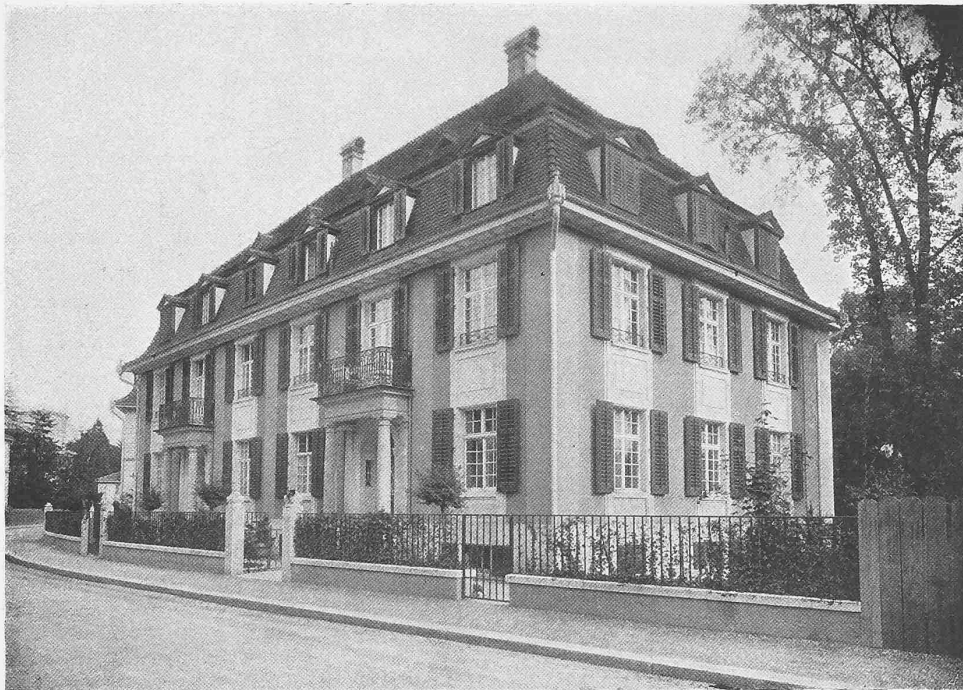


BASLER FAMILIENHÄUSER DER ARCHITEKTEN SUTER & BURCKHARDT, BASEL



Oben: Lautengartenstr. Nr. 8 bis 14

Unten: Wartenbergstrasse Nr. 26



BASLER FAMILIENHÄUSER DER ARCHITEKTEN SUTER & BURCKHARDT, BASEL

Lautengartenstrasse Nr. 4 und 6



GARTENHAUS — ARCHITEKTEN SUTER & BURCKHARDT, BASEL

Das ist heute in kleinerem Masstabe für Bahnkraftwerke so gut wie für solche der allgemeinen Licht- und Kraftversorgung bereits praktisch durchgeführt worden.

Was speziell die vorerwähnte Gruppe zukünftiger Grosskraftwerke für einen allgemeinen elektrischen Betrieb der schweizerischen Bahnen angeht, so sind für dieselbe passende Kombinationen von Werken mit grösstmöglicher Wasserakkumulation und von solchen geplant, bei denen eine grössere Akkumulation wirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigt wäre und darum auch nicht vorgesehen ist, derart, dass ohne Rücksicht auf die nähere Zweckbestimmung der erzeugten elektrischen Energie bei einem Ausbau von (3 bis 4) · L_m die Jahresarbeit $8760 \cdot L_m$ ohne irgend welchen nennenswerten Ablauf von unbenütztem Betriebswasser, d. h. bei einem Ausnutzungsverhältnis, das der Zahl 1 in Wirklichkeit sehr nahe kommen dürfte, geliefert werden kann. Was will denn da der betreffende Vertreter der Privatwirtschaft noch herauswirtschaften, wenn der letzte Tropfen Wasser bereits in Beschlag genommen ist? Wir behaupten daher, aus dem besonders, durch rasche Belastungsänderungen gekennzeichneten Charakter des elektrischen Bahnbetriebes lasse sich fachwissenschaftlich absolut kein Argument für einen privaten bzw. einen staatlichen Betriebsinhaber unserer zukünftigen Bahnkraftwerke ableiten, und wir glauben auch, durch die obenstehenden Ausführungen die Richtigkeit unserer Behauptung bewiesen zu haben.

Es muss aber hier auch darauf hingewiesen werden, dass die Ausnützung von Bahnkraftwerken in hohem Masse von den Fahrplanverhältnissen des Bahnbetriebes beeinflusst wird. Wenn auch der Fahrplan, soweit der Personenverkehr in Frage kommt, als etwas gegebenes zu betrachten ist, bei dessen Aufstellung keine oder fast keine Rücksicht auf die Bahnkraftwerke genommen werden kann, so bleibt doch noch die Möglichkeit einer gewissen Freiheit in der Fahrplanbildung der Güterzüge, durch die die Verhältnisse der Energielieferung der Bahnkraftwerke günstig beeinflusst werden können. Dadurch weiter, dass bei ausgedehnten elektrischen Bahnbetrieben solche Strecken elektrisch zusammengeschaltet werden, deren Kraftbedarfsverhältnisse einen wenigstens teilweisen Ausgleich der Schwankungen zulassen, kann die Ausnützung der Bahnkraftwerke ebenfalls in vorteilhaftem Sinne beeinflusst werden; keinesfalls dürfen für die Zuweisung von Bahnstrecken oder Bahnnetzen an Kraftwerkskombinationen rein administrative Kreiseinteilungen den Ausschlag geben; technisch wohlereogene Massnahmen dürfen hier keinesfalls durch die administrativen Kreisabgrenzungen beeinträchtigt werden, bzw. sie dürften deren Revision geradezu veranlassen. Und unter allen Umständen muss zwischen den Fahrplan-Bureaux der Bahnverwaltungen und der Kraftwerks-Leitung der betreffenden Bahnnetze ein enger Kontakt bestehen, damit aus der Rückwirkung



Abb. 13. Gartenhaus im Christ-Ebingerschen Landgute.

des Fahrplans auf die Kraftwerksausnützung jederzeit die technisch richtigen Schlüsse und Massnahmen gefolgert werden können.

Ueber das weitere Argument in dieser Angelegenheit, dass die Privatwirtschaft leichter als der Staat die finanziellen Mittel für die Errichtung der grossen künftigen Bahnkraftwerke aufbringen dürfte, wollen wir uns nicht aussprechen, da in diesem Punkte technische Erwägungen keine Rolle spielen. Wer das Ueberhandnehmen des Staatsbetriebes schlechthin fürchtet, möge bedenken, dass der Staatsbetrieb unserer Hauptbahnen, so wie er heute besteht, bereits etwa 140 Millionen Franken jährlich an reinen Betriebsausgaben erfordert; durch Einführung des elektrischen Betriebes würden diese reinen Betriebsausgaben einerseits um etwa 15 Millionen Franken gesteigert, während andererseits etwa 30 Millionen Franken an Bekohlungskosten aus der Betriebsrechnung herausfallen dürften. Die allfällige staatliche Per-

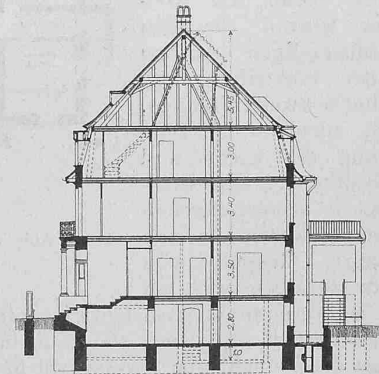
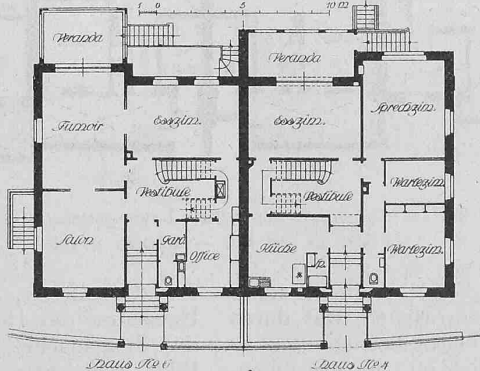
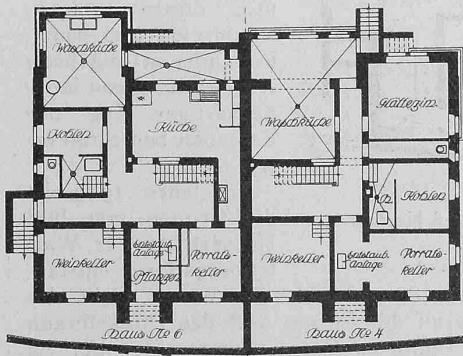
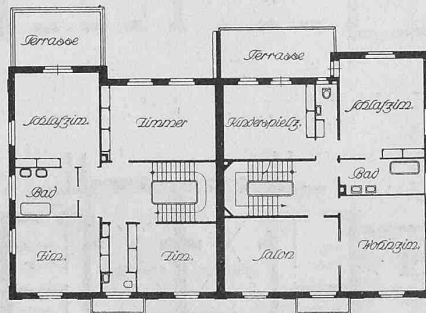


Abb. 6 bis 9. Grundrisse der Häuser Lautengartenstrasse Nr. 4 und 6 und Schnitt von Nr. 6 (zu Tafel 22 oben). — Masstab 1 : 400.