

Moderne Wiener Architektur

Autor(en): **Tobler, W.J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82825>

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.



Abb. 13. „Fuchsenfeld“. Blick in die Nordecke des Gartenhofs I.

Moderne Wiener Architektur.

Von Arch. W. J. Tobler, Wien.

(Fortsetzung von Seite 8.)

Die neue Konstellation Oesterreichs brachte es nicht nur dazu, mit der Tradition gänzlich zu brechen, sondern sie hat auch ganz neu geartete Aufgaben baulicher Natur gebracht, die vor dem Krieg nicht bestanden, und vor Allem sind diese Probleme in der Grosstadt Wien ausgeglichen worden. Am augenfälligsten ist das der Massenmietwohnung. Dieses Stiefkind der Baukunst war früher das Objekt der baumeisterlichen Häuserspekulanten, heute ist sie Kardinalpunkt im politischen Programm der Regierungspartei geworden und wird daher gründlichstem Studium unterworfen. Nur der Staat kann hier für die Arbeiterschaft und den Mittelstand Wohnungen schaffen,

denn die Aufrechterhaltung des Mieterschutzes macht den Bau von Häusern auf Grund des Rentabilitätsprinzipes unmöglich, und nur der Staat nimmt sich das Recht, durch separate Wohnbausteuern seinen Bauaufwand wieder einzubringen.

In den *Wohnbauten des Staates*, d. h. vor Allem der Gemeinde Wien, wird genau wie bei Kleinhäusern versucht, durch neue Lösungen die Baukosten zu verringern, und namhafte Konkurrenzen werden immer wieder zum Zweck ausgeschrieben, die bisher gefundenen Ergebnisse weiter zu verbessern, die Kosten der Einzelheiten zu verbilligen und Nachteile durch Wohnlichkeit wettzumachen. Diese Gesichtspunkte sind schliesslich überall leitend, aber für diesen Typus hier etwas gänzlich Neues, und man kann daher von einem neuen Problem sprechen. Der Architekt versucht ihm klugerweise nicht durch dünnere Wände, dünnere Konstruktionen und Materialienersatz beizukommen. Er verkleinert vorerst die bisher in Wien übergross dimensionierten Raummassen, dann reduziert er durch bessere Grundrisse die Kubatur, woran bisher niemand dachte, und durch Komfort paralyisiert er allfällige Nachteile.

Die Ergebnisse dieser Gesinnung finden Ausdruck in den bereits fertiggestellten, wahrhaft gigantischen *Wiener Gemeindewohnhäusern*, von denen hier der „Fuchsenfeldhof“ gezeigt sei (Abb. 11 bis 13). Dieser nach den Entwürfen der Architekten Schmid und Aichinger ausgeführte Koloss besitzt über 1100 Wohnungen zu 1 und 2 Zimmern samt zugehörigen Nebenräumen, nebst zahlreichen Geschäftsräumen für Kaufleute und Handwerker, sowie Ateliers für Künstler, die von 62 Stiegenhäusern zugänglich sind. Er hat drei eigene Zentralwaschküchen, drei Bäderanlagen, Kindergarten, u. s. f. Seine Einzelgrundrisse sind für das Ausland wohl nichts unbedingt Neues, jedoch für Wiener Verhältnisse ein gewaltiger Fortschritt und besitzen manches gute Detail. Bemerkenswert auf unserem Innenhofbild ist der mächtige Durchgang ins Freie, der dem Hof die nötige Frischluft zuführt und ihn sehr wohnlich macht.

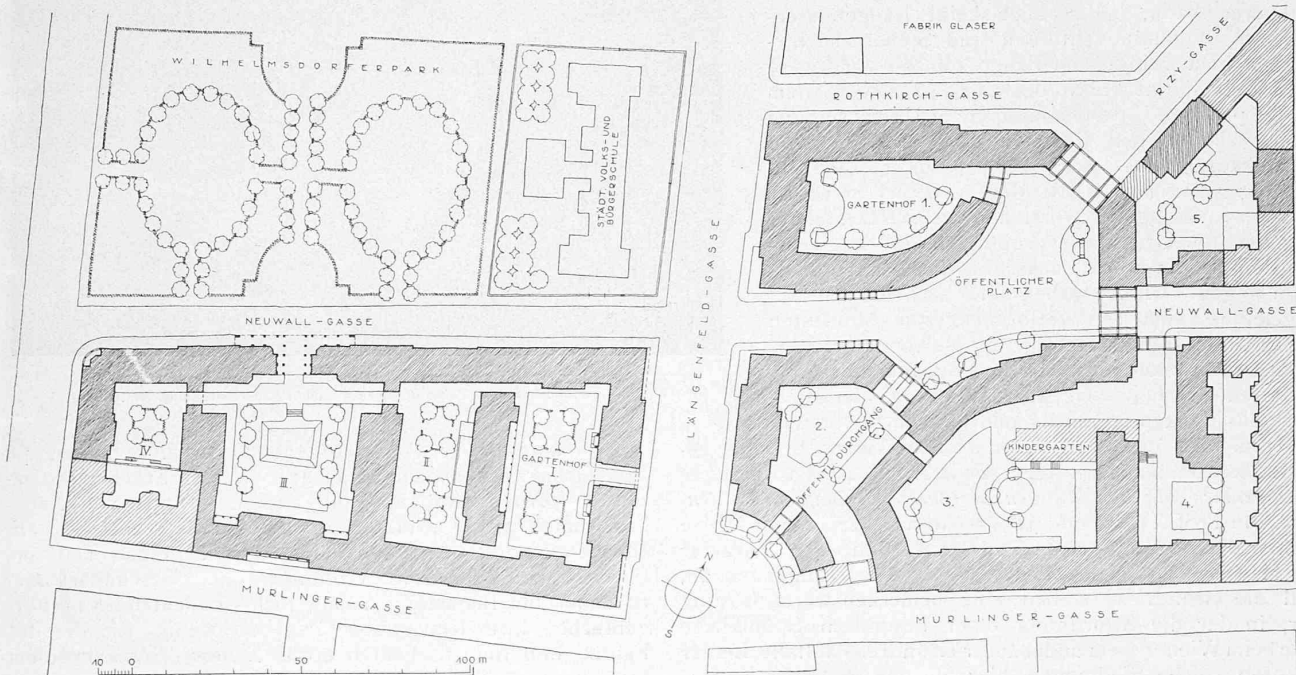


Abb. 11. Wiener Gemeinde-Wohnbauten auf dem „Fuchsenfeld“. Uebersichtsplan 1 : 2000.

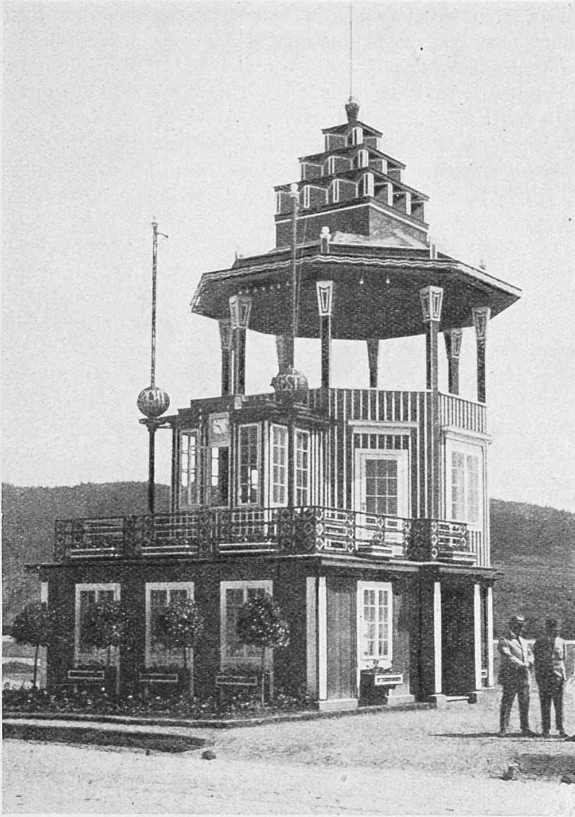


Abb. 17. Richterturm einer Trabrenn-Anlage.

Arch, Bauräte Hoppe und Schönthal, Wien. Ausführung in braun gebeiztem Tannenholz, Staffagen weiss gestrichen.



Abb. 18. Rückseite der Tribünen.

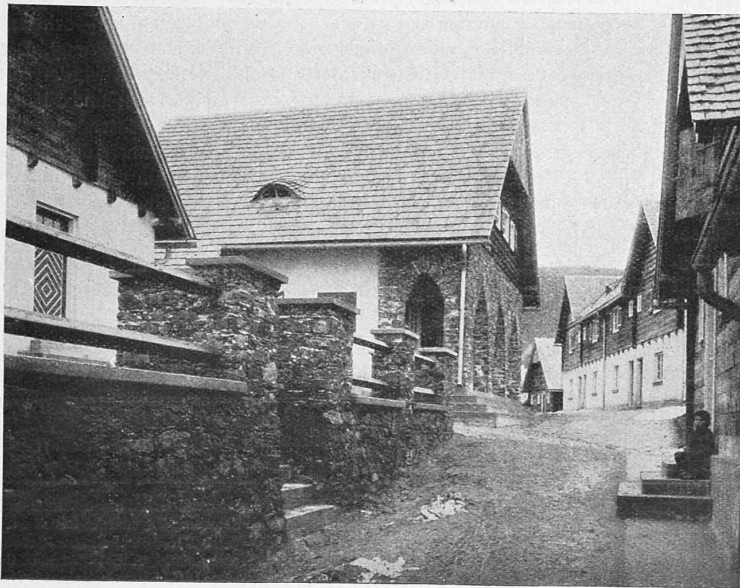


Abb. 16. Hüttenberg, Strasse 1, Kaufhaus am Platz, aus NW gesehen.

Die elektrischen Lokomotiven der S. B. B.

nach einem Vortrag von Ing. Max Weiss, Obermaschineningenieur bei der G. D. der S. B. B., vor dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 30. Januar 1924.

Der Beschluss der Generaldirektion der S. B. B., als erste Strecke die 110 km lange Linie Erstfeld-Bellinzona zu elektrifizieren, geht auf das Jahr 1913 zurück. Doch wurde dabei die Systemfrage zunächst noch offen gelassen, und erst im Jahre 1916 dem Verwaltungsrat beantragt, das Einphasen-Wechselstromsystem zu wählen. So kommt es, dass die ersten Lokomotivbestellungen erst im Frühjahr 1917 erfolgten.

Mit Rücksicht auf die Neuheit der elektr. Lokomotiv-Konstruktion und von der Erwägung ausgehend, dass vor der Vergebung der für den Gotthard erforderlichen grossen Anzahl elektr. Lokomotiven diese vorerst in geringer Zahl beschafft und erprobt werden sollten, um gestützt auf die Betriebsergebnisse dieser ersten Lokomotiven die Nachbestellung vergeben zu können, wurden bei den schweiz. Konstruktionsfirmen zunächst vier *Probelokomotiven* bestellt. Es war dabei in Aussicht genommen, diese Lokomotiven vorerst am Lötschberg zu erproben, da diese Strecke ähnliche Verhältnisse aufweist wie der Gotthard (Maximal-Steigung 27 ‰). Diese vier Probelokomotiven stellen drei verschiedene

Typen dar, und zwar:

eine Personen- und Schnellzug-Lokomotive Typ 1 C 1 hauptsächlich für Talstrecken, Anhängengewicht 215 t auf 26 ‰ Steigung bei $v = 50$ km/h (Anhängengewicht der A $\frac{3}{8}$ Dampflokomotiven: 160 t), maximale Fahrgeschwindigkeit 75 km/h.

eine Personen- und Schnellzuglokomotive Typ 1 B - B 1, Anhängengewicht 300 t auf 26 ‰ bei $v = 50$ km/h; $v_{max} = 75$ km/h.

eine Güterzuglokomotive Typ C - C, Anhängengewicht 430 t auf 26 ‰ bei $v = 35$ km/h und 300 t auf 26 ‰ bei $v = 50$ km/h; $v_{max} = 65$ km/h.

Die Lokomotive 1 C 1 wurde bei der Maschinenfabrik Oerlikon, je eine des Typ 1 B - B 1 bei dieser und bei Brown, Boveri & Cie.,

gewidmeten Bauten dar, mit denen sich aber die Wiener Architektenschaft in den letzten Jahren dank dem Aufschwung sportlicher Betätigung (als natürliche Reaktion auf die Umstellung des Volks-Heeres auf das Söldnersystem) oft zu beschäftigen Gelegenheit hatte. Die Aktualität der Sportanlagen hat zu ausgezeichneten Neulösungen geführt. Als Beispiel einer solchen modern aufgefassten Sportanlage diene die mit einfachen Mitteln erbaute Trabrennanlage der Architekten Hoppe und Schönthal (Abbildungen 17 und 18), die farbig und formal von ungemein geschlossener Wirkung ist.

(Schluss folgt.)