

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 1

Artikel: Automobilismus
Autor: A.T.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26038>

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: 30.03.2025

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

Verfügung; zwei weitere Schalter befinden sich im anstossenden Telegrammaufgabe-Raum, der mit den im zweiten Stockwerk liegenden drei Apparatensälen durch eine pneumatische Rohrpost in Verbindung steht.

Die dekorativen Malereien der Rabitzgewölbe in der Schalterhalle wurden in Kaseinfarben durch *O. Haberer* in Gümligen ausgeführt. Gross gehaltene Ornamente, stylisierte Kränze usw. umrahmen und bekleiden die Kappen; allegorische weibliche Figuren repräsentieren Gewerbe, Landwirtschaft, Schifffahrt, Kunst, Handel und Verkehr. In den beiden Kreuzgewölben an den Enden der Halle ist in launiger Weise ans Brief-Schreiben und -Empfangen erinnert.

Auf den Stirnseiten der Halle ist östlich, über den Schlossfächern die „Post“, westlich, über dem Eingang zur Telegrammaufgabe die „Telegraphie“ von der Bildhauerfirma *Laurenti & Sartorio* in Bern versinnbildlicht worden. Wir werden Abbildungen davon auf einer spätern Tafel veröffentlichen.

Für die Architektur des Gebäudes wurden diejenigen Formen der französischen Renaissance gewählt, die im allgemeinen der Stadt Bern ihr historisches Gepräge geben. Die vom Preisgericht in seinem Berichte (Bd. XXXII, Seite 131) als grosser Vorzug bezeichnete Anordnung der Türme an jenen Stellen, wo sie besonderem Zwecke dienen, ist für die Ausführung beibehalten, die Zifferblätter dagegen sind auf dasjenige am Hauptturm beschränkt worden.

Die überbaute Gebäudefläche misst ohne Hof 3500 m²; der innere, mit Leuba-Platten belegte Hof hat eine Fläche von 1040 m². Das Gebäude, von Oberkant Kellerboden bis Mitte Dach gemessen, besitzt einen Kubikinhalte von 88 650 m³.

Die Baukosten sind erheblich unter dem Voranschlag geblieben und belaufen sich auf rund 2 700 000 Fr. Sie verteilen sich auf die verschiedenen Arbeitsgattungen ungefähr folgendermassen:

Erd-, Maurer- und Versetzarbeiten	523 200	Fr.
Steinhauerarbeiten	513 600	„
Hennebique-Konstruktion	228 000	„
Bauschmiedearbeiten	6 700	„
Zimmermannsarbeiten	158 800	„
Spenglerarbeiten	84 250	„
Blitzableitung	2 200	„
Schieferdeckerarbeiten	22 800	„
Bildhauerarbeiten	43 000	„
Stuckarbeiten	15 650	„
Gipsarbeiten	113 500	„
Beleuchtungseinrichtungen (Gas u. elektr.)	47 200	„
Wasser- und Abort-Installation	30 500	„
Kanalisation	23 600	„
Verglaserarbeiten	36 800	„
Schreinerarbeiten { am Aeussern	63 800	„
{ im Innern	150 000	„
Schlosserarbeiten { Beschläge	52 700	„
{ übrige Schlosserarbeiten	121 650	„
Rolladen und Storen	16 400	„
Heizungsanlage	68 500	„
Bäder u. Trockenanlage (ohne Schreinerarbeit)	5 200	„
Maler- und Tapezier-Arbeiten	83 700	„
Bodenbelege	121 200	„
Marmorarbeiten	5 300	„
Gürtlerarbeiten	1 900	„
Elektr. Waren-Aufzüge und Rohrpost	12 650	„
Elektrische Läuteeinrichtung	535	„
Uhr mit Zifferblatt am grossen Turm inbegriffen das Uhrwerk (1400 Fr.)	3 400	„
Verschiedenes, Planarbeit und Bauleitung	143 265	„
Gesamtsumme	2 700 000	Fr.

In dieser Gesamtsumme ist die Trottoiranlage um das Gebäude mit 17 100 Fr. und das Glasdach im Hof mit 21 750 Fr. inbegriffen.

An der Ausführung haben sich über 200 Unternehmer und Lieferanten beteiligt aus allen Kantonen der Schweiz, mit Ausnahme von Uri, Schwyz und Appenzell.

Das neue eidgen. Postgebäude in Bern.

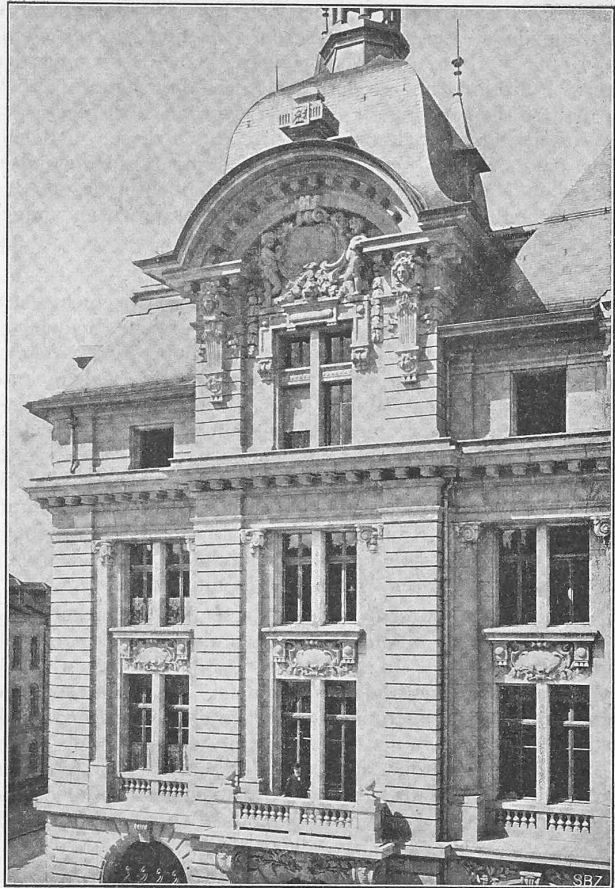


Abb. 7. Detailansicht der südlichen Hauptfassade.

Automobilismus.

Die „Schweizerische Bauzeitung“ hat von jeher dem Verkehrswesen eine besondere Beachtung geschenkt; wir glauben deshalb, es sei zeitgemäss, dass hierbei auch der Automobilismus mehr Berücksichtigung finde. Dies umso mehr als gerade gegenwärtig lebhaft und zum Teil leidenschaftliche Erörterungen über diesen Gegenstand in der Tagespresse stattfinden und Volk und Behörden demselben gegenüber alarmiert worden sind.

Mit dem Folgenden möchten wir anregen, dass auch der *Techniker* und zwar besonders der *Verkehrstechniker* sich vernehmen lasse, und diese Anregung damit begründen, dass es sich beim Automobilismus doch nicht um eine Kleinigkeit, um einen für die Mehrzahl bedeutungslosen Sport handelt, sondern um eine Erscheinung im Kulturleben, die technisch und wirtschaftlich, und in der Schweiz ganz besonders, die höchste Beachtung verdient.

Es muss im Organ der Technikerschaft unseres Landes beizeiten gesagt werden, dass *anscheinend grosse Dinge im Werden sind, dass wir wahrscheinlich vor einer Umwälzung unseres Verkehrswesens stehen, dass das Pferd von unsern Strassen nahezu verschwinden wird und die Eisenbahn einen wesentlichen Teil ihrer Fahrgäste verlieren dürfte.*

Vielen mag diese Prognose sehr kühn erscheinen; aber wir sind bei weitem nicht die Ersten, die sie stellen, und werden im Folgenden einiges anführen, was auch dem Zweifler zu denken geben dürfte.

Vor allem muss aber der Schreiber den nun gewiss schon aufgetauchten Verdacht abwälzen, als sei er etwa selbst Automobilist oder aus andern Gründen voreingenommen. Das erste ist nicht der Fall und bezüglich der Voreingenommenheit sei erwähnt, dass der Verfasser vor kurzem sich vermittelst eines wenig eleganten Seiten-

sprunges mit knapper Not vor dem Ueberfahrenwerden durch ein Automobil retten konnte. Dieser Umstand ist vielleicht geeignet, seiner unverbrüchlichen Zuneigung für das moderne Fahrzeug beim Leser zu besserem Ansehen zu verhelfen.

Keine Verbote der Regierungen, keine Schikanen der untern Polizeiorgane, weder der Zorn des Bauern, noch die heilige Entrüstung des Poeten werden den Siegeslauf des Automobils aufhalten. Es wird die Strasse, vielleicht sogar das Ackerfeld erobern, es wird das Transportmittel des armen Mannes gerade so gut, oder noch mehr, als das des Reichen werden, es wird das Strassenwesen umgestalten und vor allem den Gebirgsländern einen gewaltigen ökonomischen Vorteil bringen.

Aus der noch nicht 100 Jahre alten Geschichte des Eisenbahnwesens wissen wir, dass die grösste Schwierigkeit, der die neue Erfindung begegnete, der Widerstand der Regierungen war. Die Anekdoten, welche man heute über die Aeusserungen und Verfügungen von Ministern und einzelnen Potentaten gegenüber den ersten Eisenbahnen erzählt, haben etwas ungemein Belustigendes. Auch die öffentliche Meinung und die Zeitungen haben vielfach den ersten Eisenbahnen jede Berechtigung und jede Zukunft abgesprochen. Im Kensington-Museum ist neben Stephenson's „Racket“ ein solches Blatt aufgehängt, das die neue Maschine als wertloses Wahngemälde hinstellt.

Wenn einmal 100 Jahre nach dem „Racket“ die ersten Automobile in die Museen wandern, wird man ähnliche Zeitungsblätter in Fülle zur Verfügung haben. Der Prozentsatz der rückständigen Philister und Chinesen hat eben keineswegs abgenommen und unter den letztern spielt der Mandarin auch in der Republik eine tonangebende Rolle.

Die „Bauzeitung“ hat in der Nummer vom 25. Februar v. J. eine Notiz gebracht, wonach sich die Automobilfabrikation in Frankreich im Jahre 1904 auf 176 Mill.

Das neue eidgen. Postgebäude in Bern.



Abb. 8. Ansicht des Haupteingangs.

Franken belief, nachdem sie sich seit 1900 in geometrischer Progression entwickelt hatte. Diese Angabe musste für jeden Techniker, der auch wirtschaftlich zu überlegen gewohnt ist, eine fast stupende Wirkung haben. Sie besagt uns, dass wir hier eine Fahrzeugfabrikation vor uns haben, die bereits alles übertrifft, was je in einem Jahre in Frankreich für Eisenbahnfahrzeuge geleistet worden ist. Entsprechend der aufsteigenden Tendenz werden auch die folgenden Jahre noch weit grössere Leistungen aufweisen. Die bessern französischen Fabriken sollen bis 1907 mit Bestellungen versehen sein. Daneben gehen Deutschland, England und Amerika in der Automobilindustrie mit Riesenschritten voran. Amerika soll Frankreich heute bereits überholt haben. Infolge der weit über das Angebot hinausgehenden Nachfrage wird fast nur für den Luxus gearbeitet, und die Preise sind entsprechend hoch. Wenn einmal der Luxus in gewissem Grade gesättigt sein wird, dann werden die Fabriken daran gehen können, geeignete Fahrzeuge für den gemeinen Mann, für den Bauern auszubilden und der Herstellung von Wagen für den öffentlichen Verkehr und den Lastentransport mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Dann wird den Eisenbahnen jeder Art eine ernsthafte Konkurrenz erwachsen und ihre Verstaatlichung in einem neuen Lichte erscheinen. Frankreich besitzt heute rund 17000 Automobile. Wenn wir annehmen, dass jedes derselben im Jahr der Eisenbahn und den Strassenbahnen 10000 Personenkilometer entzieht, was erst einer Tagesleistung von 28 Personenkilometern jedes Automobils entspricht, so macht dies die artige Summe von etwa 17 Millionen Franken.

Die Automobilindustrie könnte für kein Land von so grosser Bedeutung sein, wie für die Schweiz, die in ihrer hochentwickelten Maschinenindustrie dafür eine ausgezeichnete Grundlage besitzt. Diese ganze Maschinenindustrie wird dem Werte nach von der französischen Automobilindustrie wohl um das doppelte übertroffen. Der Bedarf an zu importierendem Rohmaterial spielt bei dem geringen Gewicht eine ganz unwesentliche Rolle. Ein kg Lokomotive kostet etwa 2 Fr., ein kg Automobil 6—8 Fr., also das dreifache. Die Güte der Arbeit ist bei letzterem in erster Linie preisbestimmend.

Sodann müsste die Schweiz als hochkultiviertes Gebirgsland das erste Land sein, wo das Pferd von dem auf den Steigungen zuerst konkurrenzfähigen Automobil verdrängt wird, und das Land, das aus diesem Wechsel den allergrössten Nutzen ziehen wird. Nur vor der mechanischen Zugkraft wird das Bibelwort wahr, dass die Berge und Täler verschwinden.

Es ist endlich keine Frage, dass das Automobil berufen ist, im Militärwesen eine grosse Rolle zu spielen und dass man im Interesse der Landesverteidigung geradezu gezwungen sein wird, ihm die Gebirgsstrassen zu Übungszwecken frei zu geben.

Es ist schon zum Ueberdruss nachgewiesen worden, wie sehr die neuern mechanischen Motoren dem Pferd — dem „Hafermotor“ — in jeder Hinsicht überlegen sind. Die Argumente der Automobilgegner fallen vor einer vorurteilslosen, kritischen Prüfung grösstenteils in nichts zusammen; was davon übrig bleibt, hängt entweder mit dem Automobilismus nicht notwendig zusammen — übertriebene Fahrgeschwindigkeit, Scheumachen der Pferde u. s. w. — oder es sind Kinderkrankheiten — hoher Preis, übler Geruch, Stauberzeugung. Vor technischen Kreisen brauchen diese Fragen nicht erörtert zu werden.

Der Geschwindigkeitsfrage wollen wir indessen hier eine nähere Betrachtung widmen, weil sie den gewichtigsten, populärsten Einwand gegen das Automobil bildet und weil sich verkehrstechnisch neue Gesichtspunkte damit verbinden lassen.

Vorab ist es ganz selbstverständlich, dass alles übertrieben schnelle Fahren auf öffentlichen Strassen im höchsten Grade missbilligt und dass es, soweit die Sicherheit dadurch gefährdet wird, verhindert werden muss. Diese

Aufgabe ist eine dringende, ernsthafte und schwierige. Sache der Staatsbehörden ist es, sie zu lösen. Wenn dabei aber, um die Kosten einer ausgiebigen Ueberwachung, Publikation und Belehrung zu sparen, mit dem plumpen Mittel des radikalen Verbotes vorgegangen wird, so ist dies entschieden zu missbilligen.

Eine maximale Fahrgeschwindigkeit für die offene Strasse festzusetzen, ist kaum zweckmässig. Warum sollte ein Automobil nicht sehr schnell fahren dürfen an Stellen,

hatte, ist gewiss zu der Ueberzeugung gekommen, dass der Durchschnittsfuhrmann weit unter den Anforderungen steht, die an den Lenker eines auf offener Strasse verkehrenden Gefährtes gestellt werden sollten. Hier wäre die Forderung eines Befähigungsnachweises und eines tadellosen Leumundes eigentlich viel eher am Platze als beim Chauffeur.

Zweifellos wird nun aber die Geschwindigkeit des Strassenverkehrs im allgemeinen eine Erhöhung erfahren. Wie wird dieses Ziel ohne eine Vermehrung der Unfälle

Das neue eidgen. Postgebäude in Bern.

Erbaut von den Architekten Eug. Jost und E. Baumgart in Lausanne und Bern.



Abb. 9. Blick in die Schalterhalle.

wo meilenweit kein lebendes Wesen vorhanden ist? Gerade die Möglichkeit, eine solche freie Bahn auszunutzen, setzt den Fahrer in den Stand, bei gleicher durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit an andern Stellen recht langsam zu fahren.

Das Scheuen der Pferde vor Automobilen ist eine Art *Geisteskrankheit*, die das betreffende Tier untauglich macht. Das gleiche Tier würde auch vor Strassenbahnwagen scheuen. Man erinnert sich, wie es vor 30 Jahren für nötig gehalten wurde, Strassenbahn-Lokomotiven vorn mit einem hölzernen Pferdeleib auszustatten. Scheuende Tiere sollten überhaupt nicht auf der Strasse geduldet, jedenfalls aber die Verantwortung bezüglich des Scheuens dem Tierhalter allein überbunden werden.

Im Durchschnitt kann man den Automobilisten das Lob nicht versagen, dass sie geschickt und gewissenhaft fahren. Der Chauffeur steht als Lenker eines Vehikels ebenso hoch oder höher über dem gewöhnlichen Fuhrmann, als sein Fahrzeug über dem Bauernwagen. Jeder, der Jahre hindurch in einem grössern Strassenbahnbetriebe zu tun

erreicht werden? Ist zu erwarten, dass schliesslich das Automobil auf besondere Wege oder auf besondere Strassenteile verwiesen wird? Oder wird sich die Umwandlung durch eine gewisse Anpassung vollziehen? Wir glauben das letztere. Solche Anpassungen sind im Verkehrsleben nicht selten. In einer Kleinstadt sagt man, die Strasse sei sehr belebt, wenn jede Minute ein Wagen darüber rasselt. Was in der Mittelstadt eine verkehrsreiche Strasse heisst, würde in der Grosstadt als ziemlich verkehrsarm angesehen werden. Die belebtesten Strassen Londons haben vielleicht einen drei- bis viermal so starken spezifischen Verkehr als die Hauptstrassen der meisten kontinentalen Grosstädte. Und doch fahren im Gewühl jener Londoner Strassen noch viele Velos. Wir haben hier ein verkehrsgewandtes Publikum, das durch seine Geschicklichkeit und Verkehrsschulung die Aufnahmefähigkeit der Strasse gegenüber der Kleinstadt vervielfacht.

Innerhalb weniger Jahre hat sich eine beinahe vollkommene Anpassung des Strassenverkehrs an das Velo vollzogen. Dieses wird überall geduldet und die Fuss-

gänger fühlen sich nicht mehr von ihm belästigt. Alle frühern Schwierigkeiten sind dadurch hinweggefallen, dass man sich nicht mehr um den Radfahrer kümmert. Dieser muss sich ganz nach den Fussgängern richten und dabei fühlen sich beide Teile auch am sichersten. In ähnlicher Weise dürften die gegenüber dem Automobil noch bestehenden Schwierigkeiten ihre Lösung finden. Es muss nicht dem gelenkigen, schnellfahrenden Kraftwagen ausgewichen werden — gerade das Ausweichen, d. h. die plötzliche

gen selbst aufzumachen, das Kindermädchen Staat führt den Bürger auf Schritt und Tritt an der Hand und die Haftpflichtgesetze und Versicherungen mildern den Schrecken des Kindes vor Unfällen. „Gefahr“ ist aber ein ganz relativer Begriff. Die Erziehung muss dafür sorgen, dass ihre verschiedenen Arten entsprechende, schützende Reflexbewegungen auslösen. In dieser Beziehung dürfte noch vieles zu tun und manches zu unterlassen sein.

Wir wollten mit dem Vorstehenden nur eine Anregung

Das neue eidgen. Postgebäude in Bern.

Erbaut von den Architekten *Eng. Jost* und *E. Baumgart* in Lausanne und Bern.

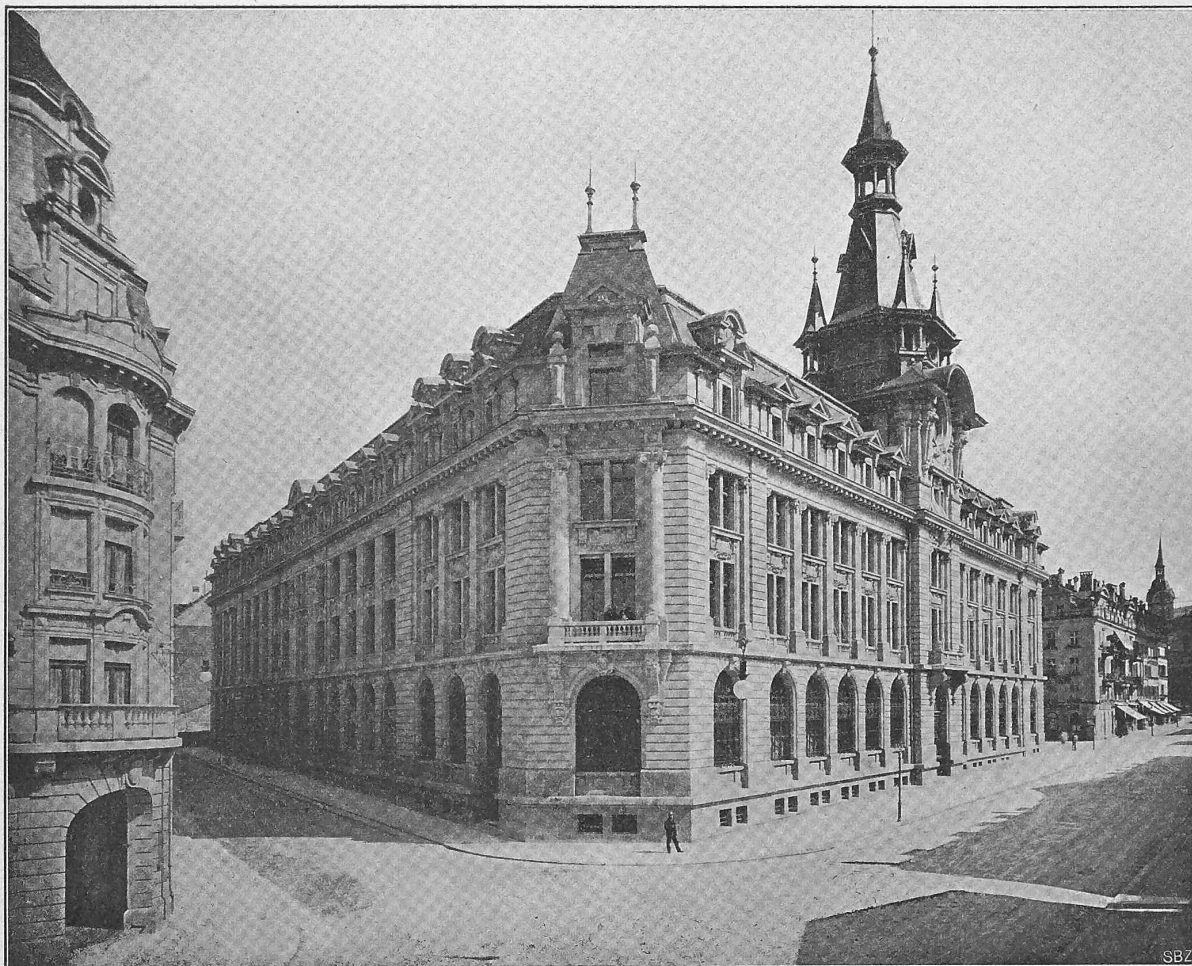


Abb. 10. Ansicht der westlichen Hauptfassade und der nördlichen Rückfassade.

Aenderung der Stellung oder Bewegungsrichtung macht den Automobilkenner unsicher und führt zu Gefährdungen — das Automobil richtet sich nach dem übrigen Verkehr. Freilich muss, um die Schwierigkeiten für beide Teile zu vermindern, die Verkehrsdisziplin im allgemeinen gesteigert werden. Es muss in die Gewohnheiten der gesamten Bevölkerung übergehen, da wo Gehwege vorhanden sind, den Fahrdamm so wenig als möglich zu betreten, beim Betreten des Fahrdamms sich umzusehen, rechts zu gehen und rechts zu fahren; auch wenn die ganze Strasse frei ist, auf der Strasse nicht heruzustehen usw.

Eine gewisse Verkehrsschulung unserer Bevölkerung ist ein dringendes Bedürfnis. Man hält es für nötig, in den Schulen über die Gefahren der Giftpflanzen, des Blitzes usw. zu unterrichten. Die Gefahren des öffentlichen Verkehrs sind, wie die Unfallstatistik lehrt, viel grösser! Wird aber in dieser Richtung etwas für die Belehrung der Jugend getan? Man glaubt in der Regel mit vorsorglichen Massregeln und Verboten das Publikum gegen die Verkehrsgefahren zu schützen; dabei wird aber gerade die *Schulung* für den Verkehr verhindert; man hat nicht nötig, die Au-

geben und haben ohne Zweifel für viele nichts Neues gebracht. Aber wo es sich darum handelt, das Land vor Schaden zu bewahren, darf man einen kleinen Vorwurf nicht scheuen.

Die Bauzeitung wird vielleicht dafür sorgen, dass ihre Leser über das Automobil noch mehr und dabei weniger Banales vernehmen. *A. T.*

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb auf den österreichischen Alpenbahnen. Das österreichische Eisenbahnministerium studiert schon seit längerer Zeit die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf einigen Linien der k. k. Staatseisenbahnen. Nach einer Mitteilung in «Elektrische Bahnen und Betriebe» sind hierzu zunächst in Aussicht genommen die Strecken Amstetten — Hieflau — Bischofshofen — Innsbruck — Buchs — Bregenz, Salzburg — Bischofshofen — Schwarzach — St. Veit — Gastein — Spital a. d. Drau — Villach (Klagenfurt), Assling — Görz — Triest, Linz — Klaus — Steierling — Selzthal, Selzthal — St. Michael — Villach — Tarvis — Pontafel und Attnang — Ischl — Steinach — Irdning. Um sich in erster Linie die für die Erzeugung des Betriebstromes nötigen Wasserkräfte zu sichern, hat die österreichische Eisenbahndirek-