

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 50-51 (1933)

**Heft:** 28

**Artikel:** Schwiezer Städtebau als Muster

**Autor:** Bernhard, Paul

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-582745>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.02.2026

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

<b>Leder-Riemen</b> für <b>Kraftanlagen</b> <b>Techn. Leder</b>	Riemen-  Fabrik <b>Gut &amp; Cie</b> <b>ZÜRICH</b> Gegründet 1864	<b>Gummi Riemen</b> und <b>Balata-Riemen</b> <b>Transportbänder</b>
--	---	--

### tralen Krankenanstalt auf dem Arlibongut in Chur.

Der Regierungsrat des Kantons Graubünden eröffnet, vorerst in Vorbereitung und zur Abklärung der baulichen und finanziellen Grundlagen der Errichtung eines bündnerischen Kantonsspitals in Verbindung mit einem Regionalspital für Chur und umliegende Kreise, auf Grundlage der Wettbewerbsbestimmungen des S. I. A. unter den im Kanton Graubünden heimatberechtigten Architekten ohne Rücksicht auf ihren derzeitigen Wohnsitz, und den mindestens seit dem 1. Januar 1932 im Kanton Graubünden niedergelassenen Architekten, auch wenn sie nicht in der Schweiz heimatberechtigt sind, einen Wettbewerb. Dem Preisgericht gehören an: a) mit ausschlagender Stimme: Prof. O. R. Salvisberg, Präsident, E. T. H., Zürich; W. Pfister, Architekt B. S. A., Zürich; A. Ewald, Kantonsbaumeister, St. Gallen; J. E. Willi, Kantonsbaumeister, Chur; Dr. med. Fonio, Spitalarzt, Langnau (Bern); Dr. med. von Deschwanden, Direktor der kantonalen Krankenanstalt, Luzern; Dr. med. H. Frey, Direktor des Inselspitals, Bern; b) Ersatzleute: H. Leuzinger, Architekt, Glarus/Zürich; Dr. med. Nienhaus, Davos.

Zur Prämierung der 5—6 besten Projekte stehen dem Preisgericht 20,000 Fr. zur Verfügung, die es nach freiem Ermessen an die Preisträger verteilen kann. Für eventuelle Ankäufe von weiteren Projekten mit wertvollen Entwurfsvorschlägen sind weitere 5000 Fr. ausgesetzt.

Alle prämierten und angekauften Entwürfe gehen ohne weiteres ins Eigentum der ausschreibenden Behörde über.

Alle Entwürfe werden nach der Beurteilung während 14 Tagen öffentlich ausgestellt.

Die Projekte sind bis 28. Februar 1934, 18 Uhr, an das Sanitätsdepartement des Kantons Graubünden in Chur, einzureichen.

Das Wettbewerbsprogramm, auf welches für alle Einzelheiten verwiesen wird, samt den dazu gehörigen Unterlagen, sind beim „Sanitätsdepartement des Kantons Graubünden in Chur“ gegen Hinterlage von Fr. 30.—, die bei Einlieferung eines programmgemäßen Entwurfes zurückerstattet werden, zu beziehen. Anmeldungen zum Bezüge der Unterlagen sollen wo möglich bis 18. Oktober 1933 eingereicht werden.

**Das neue Schul- und Turnhallegebäude in Brig** (Wallis) ist vollendet und seiner Bestimmung übergeben worden. Die Baupläne sind durch Kantonsarchitekt Karl Schmidt ausgearbeitet worden.

## Schweizer Städtebau als Muster.

Von Paul Bernhard.

Wer das Glück hat, in einer Epoche europäischer Turbulenz einige Zeit in der Schweiz zu verbringen, sollte, gerade wenn er Großstädter ist, sich nicht nur an der unvergleichlichen Natur des Landes erbauen, an der Majestät der Berge, dem Idyll der Täler und dem Glanz der Seen. Freilich wird er dort ferne

der Mühsal, den Pflichten und Verlockungen des Asphalts und dem Gedränge der Menschen und Gefährte am schnellsten zur Natur seines eigenen Ich zurückfinden, zur Beschaulichkeit. Aber er geht an Anregungen und Schönheiten vorüber, die ihm nicht weniger große Werte vermitteln, wenn er nicht mit sehenden Augen die Siedlungen des Schweizer Volkes betrachtet. Diese Siedlungen bieten dem Beschauer nicht nur einen wunderbar geschlossenen, ästhetischen Anblick, sie erzeugen nicht nur das befriedigende Gefühl des organisch Gewordenen, der natürlichen Verbundenheit menschlicher Kultur mit dem Heimatboden, der selbstverständlichen Ordnung der künstlichen Bauten: die beherrschende Lage der Burg, die geschützte und doch repräsentative der Kathedrale, das architektonische Gesetz der Straßen und Brücken, die stolze und erwogene Struktur der Bürgerhäuser, die Würde und Klugheit des Marktplatzes. Über diese schönen, einprägsamen, ins Auge fallenden Merkmale eines Schweizer Städtchens hinaus gibt es nämlich für den aufmerksamen Besucher noch ganz andere Dinge zu sehen, und zwar Dinge, die das Leben des Großstädtlers unmittelbar berühren: die Lösung von Straßen- und Verkehrsproblemen, die seit Jahrzehnten die Stadtverwaltungen von New York, Chicago und andern Weltstädten beschäftigen und die, wunderbare Vorbilder im kleinen, hier krampflos von den heimatlichen Städtebauern früherer Generationen gefunden wurden. Es handelt sich um die immer akuter werdende Frage der Trennung von Fahrdamm und Fußgängerstraße, der Überwindung von Niveauunterschieden, der Ausnutzung von Bauten für Verkaufsstellen und Werbezwecke, der hygienischen Frage der Besonnung, Isolierung, Durchlüftung von Wohnungen in Verkehrsstraßen und ähnliche mehr.

Ein Musterbeispiel für eine technisch einwandfreie und ästhetisch bestrickende Lösung solcher Probleme bietet ein Sträßchen in der Stadt Thun: die sogenannte Hauptstraße, die von ihrem Kreuzungspunkt mit der vom Bahnhof und See über die beiden Aarebrücken hinaufführenden Gasse ziemlich gleichmäßig abfallend zum Marktplatz hinunterführt.

Die Straße beginnt eng. Vor den Häusern, in denen sich auf beiden Seiten lückenlos Verkaufsflächen reihen, befinden sich schmale Fußgängersteige. Nach einigen Schritten erweitert sich die Straße beträchtlich und gibt ausgiebigen Raum für Fahr- und Fußwege. Während der Fahrdamm sich hinabsenkt zum Marktplatz, sind die Baumeister der Stadt auf die geniale Idee verfallen, den Rhythmus von Fahrbahn und Fußsteig zu trennen. Aus den schmalen Gehsteigen zu Beginn der Straße werden nun, indem man die Fahrbahn in ihren Maßen beläßt, auf beiden Seiten geräumige Spazierwege, und nun tat man einen kühnen, entscheidenden Schritt: man kümmerte sich gar nicht um die Senkung des Straßenniveaus, man ließ dem Fahrdamm allein seinen natürlichen Lauf, führte jedoch die Fußgängersteige zu beiden Seiten einfach horizontal fort. Die notwendige Ver-

bindung zum Marktplatz stellte man in Abständen durch eingefügte niedrige Stufen über die ganze Breite her und überwand schließlich den verbleibenden Niveauunterschied am Ende der Straße durch Freitreppen. So gewann man auf beiden Seiten des Fahrdamms immer höher werdende Terrassen vor den Häusern, in die man fortlaufend wiederum Läden und Magazine einbauen konnte mit Zugang von der Fahrstraße. Jedes Haus zog daraus den bedeutenden Nutzen, über je zwei gleich breite Verkaufsräume mit Schaufenstern zu ebener Erde zu verfügen, einen oben auf dem Terrassenweg, einen unten auf der Fahrstraße. Man konnte beide durch Innentreppen miteinander verbinden oder sie einzeln verwerten. Im Städtchen Thun ist der Verkehr so gering, daß die untern Verkaufsläden ohne Gefahr für die Besucher zugänglich sind. In eine Großstadt übertragen bedürften diese Verkaufsstellen eines separaten Gehsteigs. Den Zugang zu ihnen und die Verbindung zu der obern Straße bilden in angemessenen Abständen in die Terrassenreihe eingemauerte schmale Treppen.

Zu diesem ebenso schönen als eminent praktischen Bild einer Verkehrsstraße kommt nun noch ein Element hinzu, ein Element des Südens: die Baumeister haben den Terrassenweg halbiert, das heißt sie haben nur den Raum vor den Häusern als Gehsteig ausgebildet, den andern, an der Fahrstraße gelegenen Teil aber etwas erhöht mit Gestänge versehen und so die ganze Straße entlang auf beiden Seiten zusammenhängende Lauben geschaffen, die Lärm und Staub von der untern Straße abhalten und die, mit Bänken und Tischen unter schattigem Blätterwerk, zum Ausruhen einladen. Nimmt man nun noch hinzu, daß der für den Fußgängerverkehr bestimmte Raum den Verkaufsläden entlang gegen Regen durch die vorkragenden Dächer der Häuser geschützt ist, so bleibt kein berechtigter Wunsch unerfüllt und man könnte von einem raffiniert ausgeklügelten Bauplan für eine Verkehrsstraße sprechen, wenn nicht die ganze Anlage wie von selbst aus dem Boden gewachsen erschiene. So aber sollte alle Architektur wirken, selbst da, wo weder der Boden noch die Tradition Sinn und Hand des Baumeisters führen. In unserer Zeit der Umwertungen bleibt die Ökonomie als Forderung bestehen. Wohnen und Werben, Kaufen und Verkaufen, Arbeiten und Ruhen werden neben den Erfordernissen des Verkehrs auch fürderhin die Faktoren sein, die Städtebau und -umbau bestimmen. Vielleicht wissen viele Schweizer Bürger selbst nicht, welch ausgezeichnete Vorbilder ihre Vorfahren der Welt hinterlassen haben. Uns war daran gelegen, den Blick für solchen Reichtum zu schärfen und ihn an einem einzelnen Beispiel, der Straße in Thun, zu dokumentieren.

„Bund.“

**Asphaltlack, Eisenlack**

**Ebol** (Isolieranstrich für Beton)

**Schiffskitt, Jutestricke**

roh und geteert

[3900

**BECK, & Cie., PIETERLEN**

Dächpappen- und Teerproduktefabrik.

## Das Schleifen und seine Verbesserungsmöglichkeiten in den Holzsägereien.

Das Schleifen in der Praxis: Alle Zähne sollen Haken haben.

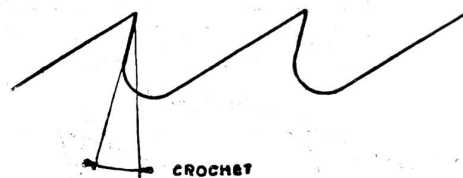


Abbildung 1 Crochet = Haken

Niemals nach untenstehender Abbildung schleifen. Solche Zähne werden nie schneiden, sondern buchstäblich das Holz schrappen, mit dem Endziele, daß die Säge warm läuft und in kurzer Zeit zerreißt. (Abb. 2)

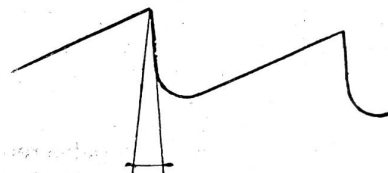


Abbildung 2

Jedes Schleifrad muß eine zweckentsprechende Form haben, die der zugebenden Zahnform angepaßt ist. Die in Abb. 3 wiedergegebene Form ist die des Schleifrades für Hakenverzahnung.

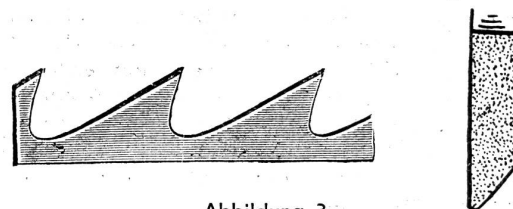


Abbildung 3

Abbildung 4 stellt eine Form dar, die nur für Streckverzahnung verwendet werden darf.

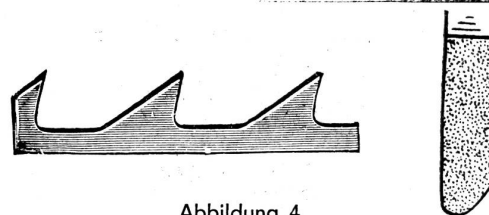


Abbildung 4

Das Schleifrad ist mit Diabolo oder Kristallonstein zu reinigen, falls Verschmutzung oder Glanz auftritt, denn dies ist meist ein Grund des Verbrennens der Zähne.

Um ein tadelloses Schleifen zu erzielen, und Risse zu vermeiden, ist unbedingt erforderlich, daß das Schleifrad, bei jeder Schleifoperation, an der ganzen Arbeitsfläche anliegt, also daß gleichzeitig Spitze, Mitte und Wurzel der Zähne auf der ganzen Länge geschliffen werden.

Mangels dieser Vorsichtsmaßregel kann es vorkommen, daß ein neues Sägeblatt, innerhalb 2—3 Tagen unbrauchbar wird durch entstandene Risse.