

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 11

Artikel: Ingenieur und Architekt
Autor: Jegher, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-27399>

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: 22.02.2026

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

von Spannschienen verzichtet und der mit zwei Riemscheiben versehene Motor fest auf dem Fundament befestigt.

Die Kraftleitungen sind im Innern der Fabriksräumlichkeiten als eisenbandarmierte, dreifach verselte Bleikabel in Betonkanälen verlegt. Die Enden, sowie die Abzweigungen sind in der üblichen Weise mittels Endverschlüssen bzw. Kabelabzweigkästen gegen das Eindringen von Feuchtigkeit geschützt. Für den Anschluss der Motoren sind Motorschaltkästen mit Amperemetern verwendet, die mit einer patentierten Verriegelung versehen, ein Oeffnen des die Sicherungen schützenden Kastens erst dann gestatten, wenn sich der Schalter in der Ausschaltestellung befindet. Die Verbindungsleitungen zwischen den Endverschlüssen, Motorschaltkästen und Motoren, sowie die Anlasserleitungen sind entweder in Stahlpanzerrohr verlegt oder durch biegsamen Metallschutzschlauch geschützt, sodass mechanische Beschädigungen so gut wie ausgeschlossen sind. Abbildung 12 zeigt einen der 35 PS Motoren für den Antrieb der Transmissionen in der grossen Werkstatt; aus dieser Abbildung ist auch die Art der Leitungsführung ersichtlich.

Ingenieur und Architekt.

An die Mitteilung des von uns auf Seite 104 des laufenden Bandes veröffentlichten Wettbewerbs-Einladung für Fassaden-Entwürfe zum neuen Bahnhof in Lausanne knüpft „Wissen und Leben“ im Heft 11 vom 1. März auf Seite 359 folgende Glossen:

„Zum Kapitel Bundes-Architektur.“

In der „Schweizerischen Bauzeitung“ vom 22. Februar ist eine Konkurrenz für Fassaden-Entwürfe zum neuen Bahnhof in Lausanne ausgeschrieben. Wir protestieren erstens gegen den Umstand, dass dem Architekten nur die Fassade anvertraut wird. So kann er nur Flick- und Stückwerk liefern. Denn bei einem guten Bau soll Raumgliederung und Gliederung der Fassaden aus einem Gedanken geboren werden; der Grundriss soll auch Kunstwerk und das Werk des einen Architekten sein, der mit einer Gesamtidee alles umfasst. Durch das Preisauftreiben würde der Architekt zum blossen Bühnendekorateur, wenn nicht die Architekten in der Jury, wie ich vermute, es doch so weit gebracht hätten, dass auch Entwürfe mit freiem Grundriss prämiert werden dürfen.

Dann protestieren wir noch besonders gegen die Zusammensetzung der Jury. Diese besteht aus drei Architekten — gegen deren Person wir nicht das geringste einzuwenden haben — und aus zwei Ingenieuren der Bundesbahnen. Das sollte nicht geduldet werden. Hat einer der Architekten eine unglückliche Idee, so kann er mit den beiden Ingenieuren eine Mehrheit bilden und ihr zum Siege verhelfen. In ästhetischen Fragen ist aber der Ingenieur im allgemeinen durchaus unmassgeblich. Als Städtebauer hat er den schlimmsten Einfluss ausgeübt, und wird als solcher endlich einmal durch den Architekten ersetzt. Er ist durchaus ungeeignet als Preisrichter über architektonische Entwürfe; wo technische Fragen in Betracht kommen, soll er als Experte befragt werden, aber nur als solcher. Vollends ist das Verhältnis 2:3 ein Uebelstand. Die Gefahr ist gross, dass das Stadtbild von Lausanne, das sowieso schon sehr misshandelt worden ist, vollends verschandelt werde.

A. B.“

* * *

Nach den Initialen ist die Notiz wohl dem Redaktor des Blattes Herrn Dr. phil. Albert Baur zuzuschreiben.

Es ist mir nicht bekannt, aus welchem Titel dieser mein geehrter, jüngerer Kollege, der wohl weder Architekt noch Ingenieur ist, seine Berechtigung schöpft, mit solchen Protesten aufzutreten, sowie die beiden genannten technischen Stände auseinander zu scheiden und über ihre Fähigkeiten so kategorisch abzurütteln. Der „Schweizerischen Bauzeitung“ aber, als dem Organ des „Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“, der sowohl die Ingenieure wie auch die Architekten unseres Landes zu *gemeinsamem Wirken* in sich vereinigt, kommt die Pflicht zu, solche Aeußerungen richtig zu stellen, namentlich auch deshalb, weil sie durch Abdruck in der Tagespresse in weitere Kreise gedrungen sind.

Der im ersten Absatz aufgestellte Protest wird durch die Schlussworte des Absatzes wieder aufgehoben. Er

dient somit offenbar nur dazu, den Satz einzuflechten zu können: „Der Grundriss soll auch Kunstwerk und das Werk des einen Architekten sein, der mit einer Gesamtidee alles umfasst“, ein Satz, der bei einem Neubau auf offenem Gelände ja ganz richtig ist, der aber bei den im Bahnhof Lausanne herrschenden Verhältnissen und den daselbst bestehenden Anlagen durchaus nicht anwendbar ist. Wenn die Einschränkung der gestellten Aufgabe manche Architekten abhalten wird, sich am Wettbewerb zu beteiligen, so muss sich die Verwaltung der Bundesbahnen darein schicken. Anerkennenswert ist es immer, dass sie ungeachtet solcher erschwerenden Umstände sich auch hier um die freie Mitwirkung der Architekten des Landes bemüht.

Im zweiten Absatz bzw. Protest „soll nicht geduldet werden“, dass neben drei Architekten, gegen die Herr A. B. nichts einzuwenden hat (!), zwei Ingenieure bzw. Direktoren der Bundesbahnen im Preisgericht sitzen, denn: „in ästhetischen Fragen ist der Ingenieur im allgemeinen durchaus unmassgeblich. Als Städtebauer hat er den schlimmsten Einfluss ausgeübt und wird als solcher endlich einmal durch den Architekten ersetzt.“

Herr A. B. übersieht, dass die den Wettbewerb ausschreibende Behörde, hier die Direktion der S. B. B., wohl ein natürliches Recht darauf hat, im Preisgericht vertreten zu sein.

Ferner teilt er nicht mit, warum die Architekten, deren Zahl im Lande ja nicht geringer ist, als die der Ingenieure und die in allen unsrigen demokratisch verwalteten Städten und Gemeinwesen immer und überall ebenso leicht zum Worte kommen können, wie ihre Kollegen, die Ingenieure, nicht schon längst eingegriffen haben, um diesen „schlimmsten Einfluss“ zu beseitigen?

Sehen wir aber an einigen Beispielen nach, wie dieser z. B. in Zürich zum Ausdruck gelangt ist.

Das Zürcher Stadtbild hat eine seiner letzten wesentlichen Umgestaltungen erfahren durch die Anlage der „Bahnhofstrasse“ usw. und in noch viel einschneidenderem Masse durch die „Anlage der Quais“, die Zürich ein ganz neues, wohl nicht unfreundlicheres Aussehen gegeben haben. Beide Arbeiten sind mit dem Namen des *Ingenieurs* Bürkli-Ziegler unlösbar verknüpft.

Die für die ästhetische Entwicklung des Stadtbildes von Zürich äusserst wichtige Frage der *Tieflegung der linksufrigen Zürichseebahn* ist durch *Ingenieure* im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein angeregt, durch deren unablässige, jahrelange Bemühungen gefördert und endlich ihrer glücklichen Lösung nahe gebracht worden; usw.

Und schlagen wir schliesslich in dem gleichen Heft von „Wissen und Leben“, in dem der vorerwähnte Entfaltungsschrei erging, nur wenige Seiten zurück, so finden wir in einem Artikel über Städtebau eine lobende Anerkennung der für das *Stampfenbachquartier* in Zürich¹⁾ vorgeschlagenen besondern Bauordnung, „die von ungemeinem Verständnis für die Forderungen eines modernen, auch ästhetisch befriedigenden Städtebaues“ zeuge. Diese Bauordnung ist aus dem städtischen Bauamt hervorgegangen, in dem, wie auch in dem ihm zur Seite gestellten „Baukollegium“, *Ingenieure und Architekten gemeinsam* arbeiten, wie es eben die Behandlung und Lösung solcher Fragen erfordert.

In ästhetischen, allgemeinen Fragen werden in unsrigen Schweizerstädten nach wie vor *Alle* mitzuwirken haben, die durch *wahrhafte Bildung* und einen durch solche geläuterten Geschmack dazu befähigt sind; auch diese aber haben nur dann Aussicht, neben den zahllosen andern wirtschaftlichen und politischen Bestrebungen mit ihren Vorschlägen durchzudringen, wenn sie dazu fest zusammenhalten, ein Ziel, dem durch derartige, unüberlegte Angriffe direkt entgegengearbeitet wird.

A. Jegher.

¹⁾ Siehe auch nebenstehenden Auszug aus der Stadträtlichen Weisung nebst Lageplan für das Stampfenbachquartier.