Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 55/56 (1910)

Heft: 10

Artikel: Kolonie Montgibert in Clarens: erbaut durch Armand Schmitt, dipl. Architekt in Lausanne

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-28764

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: 16.12.2025

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

heblichen Schwierigkeiten. Es stehen Einrichtungen zur Verfügung, durch welche die Weichen der Fahrstrassen verschlossen gehalten werden, so lange sich ein Teil des Zuges in der Fahrstrasse befindet. Hierdurch kann eine Reihe von Fühlschienen an den Weichen ersetzt und die Einrichtung dadurch verbilligt werden.

C. Die Verwendung einer bildlichen Darstellung über die Besetzung der Bahnsteiggeleise in grossen Personenbahnhöfen kann sehr gute Dienste leisten, besonders in dem Falle einer Abänderung der Bahnhofseinrichtung.

Frage XI. Fahrkarten.

1. Die Edmonsonfahrkarte ist heute noch die gebräuchlichste Form. In neuerer Zeit sind auch Einrichtungen erstellt worden, mit welchen diese Karten von Streifenrollen abgelöst werden können. Für besondere Fälle ist indessen das Zettelbilletsystem nicht zu entbehren.

2. Die Verwendung von Blankokarten rechtfertigt sich zur Einschränkung der übergrossen Zahl von Fahrkarten in den Schalterschränken. Sollen sie ihrem Zweck entsprechen, so müssen sie leicht herstellbar, deutlich ausgefertigt und mit Kontrollvorkehrungen gegen Missbrauch versehen sein.

3. Die Entlastung der Fahrkartendruckereien und Ausgabeschalter durch Verwendung mechanischer Apparate ist tunlichst auszudehnen, insbesondere ist der Anwendung von Fahrkartendruckpressen an den Schaltern der grössern Stationen alle Beachtung zu widmen. Erfahrungen der Verwaltungen in dieser Richtung sollten durch die Organe des Kongresses zum Austausch gelangen.

4. Mit Rücksicht auf die seit dem Erscheinen des Berichtes erfolgten und auch künftig möglichen Verbesserungen und Vereinfachungen in der Erstellung und der Ausgabe von Fahrkarten ist es erwünscht, dass der Gegenstand neuerdings auf die Traktandenliste der nächsten Session des Kongresses gesetzt werde.

(Forts. folgt.)

Abb. 6. Gesamtansicht der Kolonie Montgibert von Südosten.

Kolonie Montgibert in Clarens.

Erbaut durch *Armand Schmitt*, dipl. Architekt in Lausanne.

Angeregt durch den „Wettbewerb für einfache schweizerische Wohnhäuser", den die schweiz. Vereinigung für Heimatschutz vor zwei Jahren veranstaltet hatte [1]), hat Architekt Armand Schmitt am Genfersee, in Clarens, eine Gruppe kleinster Einfamilienhäuser gebaut, die wir unsern Lesern hier vorführen. Wenn man sich auch nicht mit

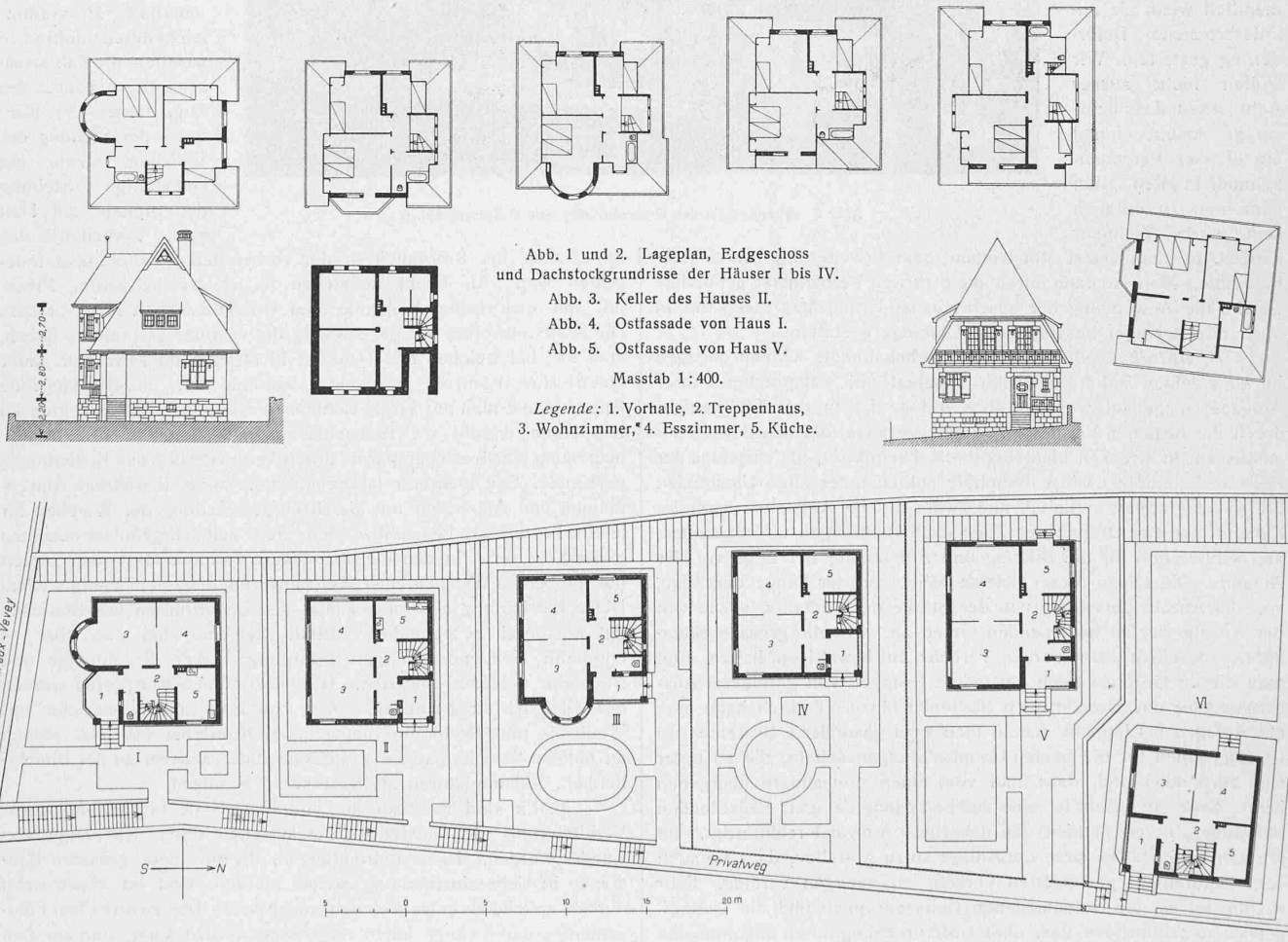

Abb. 1 und 2. Lageplan, Erdgeschoss und Dachstockgrundrisse der Häuser I bis IV.
Abb. 3. Keller des Hauses II.
Abb. 4. Ostfassade von Haus I.
Abb. 5. Ostfassade von Haus V.
Masstab 1 : 400.
Legende: 1. Vorhalle, 2. Treppenhaus, 3. Wohnzimmer, 4. Esszimmer, 5. Küche.

[1]) Band LI, Seite 75, 276, 338; auch im Buchhandel erschienen.

Allem, was daran ist, einverstanden erklären kann, so bedeutet dieses Werk Armand Schmitts doch einen recht beachtenswerten Beitrag zu dem Problem des kleinen, *billigen* Eigenheims, das eben nur ermöglicht wird durch Massenherstellung gleicher Fenster, Türen, Läden, Gitter u. s. w. für eine grössere Zahl von Häusern. Dass dies auch unter Vermeidung von Eintönigkeit durch Abwechslung im Aeussern und in der Stellung der Häuser zu einander möglich ist, zeigt wieder diese Kolonie Montgibert. Bezüglich der Frage, ob es in solchen Fällen rationeller sei, lauter Einzelhäuser oder aber auch Gruppenhäuser zu er-

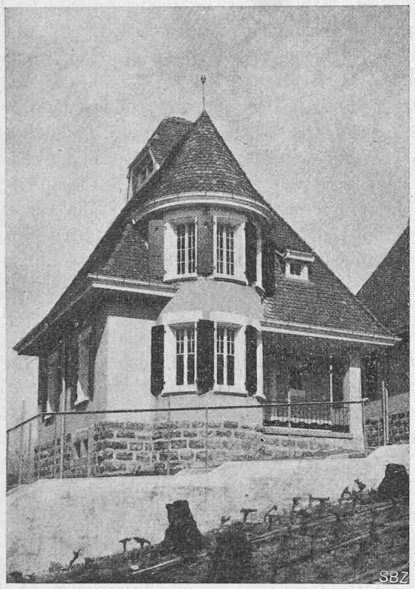

Abb. 8. Einfamilienhaus Nr. III.

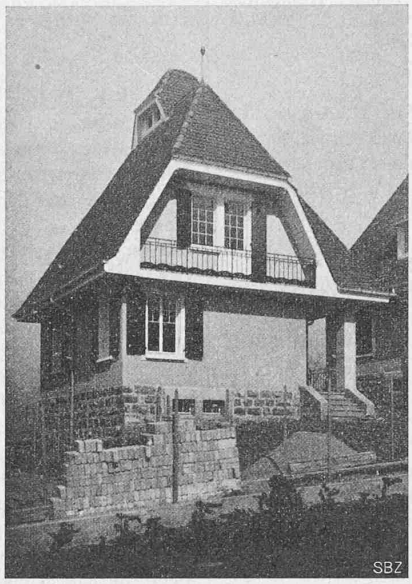

Abb. 9. Einfamilienhaus Nr. IV.

stellen, ist ein Vergleich der hier vorliegenden Häuschen mit der „Kolonie Bergheim" der Gebrüder Pfister in Zürich interessant, die wir in Band LV, Seite 200 zur Darstellung gebracht haben.

Ueber seine Leitmotive und die Einzelheiten der Häuser, den Kostenpunkt usw. schreibt uns Herr Armand Schmitt, was folgt:

„Die Rückkehr zum Einfamilienhaus ist ein erfreuliches Zeichen unserer Zeit. Soll aber das Eigenheim wieder so ganz volkstümlich werden und uns aus der Oede und Kulturlosigkeit der Mietskaserne heraushelfen, so müssen auch solche Häuser gebaut werden können, die für den weniger Bemittelten erschwinglich sind.

Die kleine Kolonie von Montgibert in Clarens zeigt sich als eine Anlage, in welcher der Versuch unternommen worden ist, in wie weit bei den dortigen Bauverhältnissen und unter dem geringstmöglichen Kostenaufwand ein Heim in solider Konstruktion und tadellosen Baumaterialien geschaffen werden kann, das bei aller Einfachheit dennoch gewissen Ansprüchen auf modernen Komfort genügt. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, dürfte das Unternehmen einiges Interesse erregen.

Die Landhäuschen befinden sich auf einem Rebenhügel in der Nähe von Clarens am Genfersee, an einer Haltestelle der elektrischen Strassenbahn Vevey-Montreux-Chillon, auf der Kantonalstrasse Lausanne-St. Maurice.[1]). Das Baugelände ist ein schmaler Streifen, der aus Gründen äusserster Sparsamkeit so aufgeteilt wurde, dass die Häuser in den geringsten gesetzlich zulässigen Abständen von 5,40 *m* zu stehen kamen. Dieses enge Aufeinanderücken hat natürlich den Eindruck der Anlage etwas beeinträchtigt, obwohl Besonnung und Belüftung absolut einwandfrei sind. Auch können sich dadurch, dass jeweils die Fenster auf der Nordseite nach Möglichkeit unterdrückt worden sind, die Nachbarn nicht von einem Haus ins andere sehen. Der Zugang zu den einzelnen Parzellen wird durch einen gemeinsamen Treppenaufgang und Privatweg an der Ostgrenze vermittelt. Diese ist zugleich Hauptaussichtsseite, von der aus man einen wundervollen Ausblick auf die Bucht von Montreux geniesst, während nach Westen sich das Landschaftsbild über die Gegend von Vevey öffnet. Die angrenzenden Grundstücke gehören Grosseigentümern, die ihr Gelände zu Bauzwecken nicht herzugeben beabsichtigen, sodass die Aussicht auf Jahre hinaus gesichert ist. Daher konnten die Haupträume nach dem freien Osten und Westen verlegt werden.

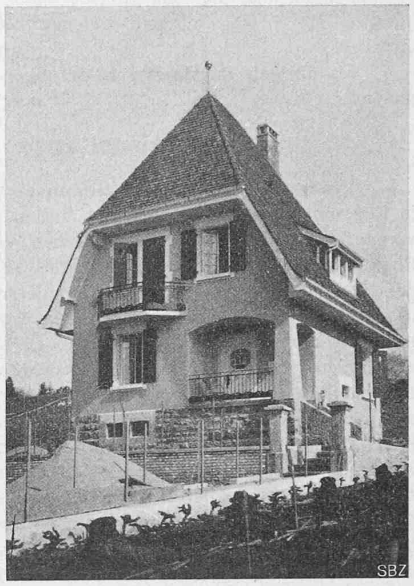

Abb. 10. Einfamilienhaus Nr. VI.

Die Häuschen sind alle nach einem ähnlichen quadratischen Grundriss aufgebaut, der äusserste Konzentration erlaubt. Ein Haus allein ist auf besonderen Wunsch eines Mieters in etwas grösseren Abmessungen gehalten. Im äussern Aufbau sind diese Cottages mit Rücksicht auf interessante Silhouetten mit lustigen Durchdringungen von Lucken, Giebel- und Turmmotiven studiert.

Als Baumaterialien kamen für das Kellergeschoss Bruchstein zur Verwendung, der, auf dem Seeweg vom gegenüberliegenden Meillerie kommend, in der Nähe der Baustelle ausgeschifft werden konnte. Ebenfalls per Schiff kamen Sand, Kies und Backsteine von der Rhonemündung her. Vom Erdgeschoss an ist das äussere Mauerwerk in Backstein (ein Stein stark) mit 5 *cm* Isolierung ausgeführt und sind die Aussenwände mit hellgrauem Besenwurf behandelt. Tür- und Fensterrahmen sind aus Zementkunststein hergestellt. Das Dach ist mit den landesüblichen, im Ton unregelmässig rotbraunen, sog. alten Ziegeln eingedeckt. In den Schlafzimmern sind die Schrägen durch Gipswände möglichst aufgehoben. Die Schreinerarbeiten wurden in Tannenholz ausgeführt und das äussere Holzwerk mit Ausnahme der tiefgrünen Fensterläden weiss gestrichen, die Eisenteile dagegen schwarz. Im Innern wurde bei aller Einfachheit auf äusserste Behaglichkeit gesehen. Die Fussböden bestehen aus Pichpineriemen. Die Vorplätze, Küche, Bad, W. C. erhielten einen Plättchenbelag, die Vorhalle einen Mosaikboden.

Kolonie Montgibert in Clarens.

Abb. 7. Einfamilienhaus Nr. II.

[1]) Man sieht die Kolonie ganz gut von der Bahn aus seewärts, wenn man von Lausanne nach dem Wallis fährt. *Red.*

Sämtliche Häuser sind mit Wasser, Gas, Elektrizität und Zentralheizung versehen und alle Abläufe mit einer gemeinsamen Kanalisation verbunden, die in den See hinabführt.

Die Baukosten erheben sich einschliesslich des Architektenhonorars auf rund 13 500 Fr. für jedes der kleinern Häuser, wobei noch etwa 2500 Fr. für Grundstück, Gartenanlagen und Einfriedigung hinzuzufügen sind. Für das grössere Haus belief sich die Gesamtausgabe auf 18 000 Fr., von welchen 3000 Fr. auf das Terrain entfallen.

Im übrigen mögen die Bilder über die Anlage Aufschluss geben."

Miscellanea.

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee [1]). Am 21. August trat in Konstanz die von Vertretern des Internationalen Rheinschiffahrtsverbandes, des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee in Rorschach und des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel gebildete Sonderkommission zur Beratung des Aktionsprogramms zusammen. Es wurde nach längeren Darlegungen der Herren Professor Rehbock und Ingenieur R. Gelpke eine Einigung in dem Sinne erzielt, dass vorbehältlich der Zustimmung der beteiligten Regierungen und der Organe der einzelnen Verbände die Projektierungsarbeiten für die Regulierung der Rheinstrecken Basel-Rheinfall und Schaffhausen-Konstanz, sowie der Bodenseewasserstände zum *internationalen öffentlichen Wettbewerb* ausgeschrieben, die Projektierungsarbeiten für die *Umgehung des Rheinfalls* aber an ein Konsortium übertragen werden sollen. Die Kosten des internationalen Wettbewerbes würden von dem internationalen und dem schweizerischen Verband je zur Hälfte getragen, während der Aufwand für die Projektierungsarbeiten betreffend die Umgehung des Rheinfalles vom Nordostschweizerischen Schiffahrtsverband allein bestritten wird.

Am 11. September d. J. findet die II. ordentliche Generalversammlung des „Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes" in der neuen Tonhalle zu St. Gallen statt. Vorträge sind an derselben in Aussicht genommen von den Herren Dr. *Hautle* über „Verbandspolitik", Ingenieur *R. Gelpke* über „Rheinschiffahrt und Bundesbahnen", Ingenieur *A. Härry* über „Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flusschiffahrt", eventuell Cand. jur. et cam. *Utzinger* über „die wirtschaftliche Tragweite der Rhein-Bodensee-Schiffahrt für die Ostschweiz". Mit der Tagung soll eine Ausstellung zahlreichen Anschauungsmaterials verbunden werden.

Die internationale Städtebauaustellung in Düsseldorf, die noch bis zum 25. September d. J. geöffnet bleibt, umfasst wesentlich das Material, das auf der Berliner Städtebauausstellung ausgestellt war, nebst guten Kopien über den „Wettbewerb Gross-Berlins". Ausserdem hat die Ausstellung eine wesentliche Bereicherung erfahren durch umfangreiche Beschickung vonseiten der rheinischen Städte.

Vom 16. bis 25. September soll eine *Städtebau-Woche* stattfinden, zu der die bedeutendsten Vertreter des Städtebauwesens Vorträge zugesagt haben, sodass der Besuch der Ausstellung in dieser Zeit besonders anregend zu werden verspricht.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn. Einem Gerücht zufolge, das in den Tagesblättern herumgeboten wurde, soll zwischen dem Stadtrate Zürich und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen ein Uebereinkommen bezüglich des Umbaues und der Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof zustande gekommen sein. Es ist abzuwarten, ob und in welchem Umfange sich das Gerücht bestätigt, bezw. welche Anträge darüber, einerseits dem Verwaltungsrat der S. B. B., anderseits dem Grossen Stadtrat und der Bürgerschaft der Stadt Zürich vorgelegt werden.

Dauerflug über den Genfersee. Den ersten Dauerflug in der Schweiz hat am 28. August d. J. *Armand Dufaux* aus Genf, einer der durch ihren Zweiradmotor „Moto-Sacoche" bekannten Gebrüder Dufaux vollbracht. Er legte mit einem Zweidecker eigener Bauart von rund 400 *kg* Gewicht, mit einem 50 *PS*-Gnôme-Motor ausgestattet, die in der Luftlinie 66 *km* messende Strecke von Noville am obern Ende des Sees, zwischen Neuveville und Bouveret, zum Schloss von Bellerive bei Versoix in 56 Minuten 6 Sekunden zurück. In Wirklichkeit hat er in dieser Zeit mit den Abweichungen vom direkten Kurs, die zum Zwecke gefährlichen Luftströmungen auszuweichen nötig waren, wohl 75 *km* zurückgelegt.

[1]) Band LV, Seite 204, 243 und 269.

Schweizerischer Gewerbetag in Zug. Der Schweizerische Gewerbeverein hält seine Jahresversammlung am 10. und 11. September in Zug ab und verbindet damit einen Besuch der kantonalen Gewerbeausstellung, die daselbst jüngst eröffnet worden ist.

Martigny-Orsières. Die elektrisch betriebene normalspurige Bahn Martigny-Orsières ist am 27. August eingeweiht und am 1. September für den Betrieb eröffnet worden.

Nekrologie.

† K. Meili. Im besten Mannesalter ist unser Kollege Karl Meili-Hartmann, Bahningenieur des Kreises II der S. B. B., in Ausübung seines Berufes am 25. August plötzlich einem grausamen Geschicke zum Opfer gefallen. Meili befand sich am Nachmittag auf der Strecke zwischen den Stationen Pratteln und Niederschöntal-Frenkendorf, als ihm der um 3 Uhr 40 Min. von Pratteln abgehende Güterzug entgegenkam. Diesem auszuweichen, trat er auf das zweite Geleise hinüber, auf dem der von Meili nicht beachtete Expresszug Olten-Basel daherbrauste, dessen Maschine ihn ergriff und am Kopfe tötlich verletzte. Der Tod muss sofort eingetreten sein.

Der so unerwartet seinem grossen Freundes- und Bekanntenkreise Entrissene stand erst im 48. Lebensjahre, seine kräftige Gestalt und Gesundheit berechtigten zur Erwartung, dass ihm noch eine lange erspriessliche Tätigkeit beschieden sein werde.

Meili wurde in Zürich am 5. Dezember 1862 geboren; er bereitete sich für seine Hochschulstudien auf der zürcherischen Industrieschule vor. Mit dem Maturitätszeugnis dieser Anstalt trat er 1882 in die Ingenieurschule des eidgenössischen Polytechnikums ein, die er 1886 absolviert hat. Er arbeitete dann im Sommer und Herbst 1886 auf dem eidgen. Befestigungsbaubureau in Airolo beim Fort Fondo del Bosco, im Jahre 1887 und bis zum Herbst 1888 als Bauführer der Unternehmung der Brünigbahn. Bis gegen Ende 1890 war Meili beim I. Baulos der rechtsufrigen Zürichseebahn und weiterhin bis September 1897 bei der Gotthardbahn für die Vorarbeiten der Linie Luzern-Immensee und bei deren Bau als Bauführer in Luzern tätig. Im Jahre 1897 trat er als Bahningenieur in die Dienste der Schweizerichen Zentralbahn und später der S. B. B. mit Sitz in Solothurn, von wo er im Oktober 1907 als Bahningenieur I. Klasse zur Kreisdirektion II nach Basel kam. Ueberall, wo ihn seine Berufstätigkeit hinführte, namentlich an der Gotthardlinie und in Luzern und besonders in Solothurn, wo er fast zehn Jahre gewohnt hat, erwarb sich Meili dank seinem geraden, leutseligen Wesen, seinem allem Schönen und Guten offenen Charakter, sowie seiner Pflichttreue und der Bereitwilligkeit, seine Kräfte der Allgemeinheit zu weihen, die allgemeine Achtung und hatte er bald einen grossen Freundeskreis um sich versammelt. Seine Kenntnisse und gewissenhafte Pflichterfüllung gewannen ihm die Achtung und das Vertrauen seiner Vorgesetzten und die Wertschätzung und Liebe seiner Kollegen, die ihm alle ein treues Andenken bewahren werden.

Konkurrenzen.

Kirchenbau in Grengiols. Die Gemeinde Grengiols im Oberwallis braucht eine neue Kirche und sucht auf diesem nicht mehr ungewohnten Wege Pläne dafür. Statt jeder weitern Empfehlung einige Sätze aus dem „Programm": . . . „Wir haben beschlossen, die Ausführung eines Vorprojektes *ohne jegliche Verbindung und finanzielle Verpflichtung unsererseits* der freien Konkurrenz zu überlassen. Wir behalten uns das Recht vor, von den eingelaufenen Skizzen durch einen Fachmann die für uns vorteilhafteste (?) auswählen zu lassen. Für die neue Kirche sind vorzusehen 100 Sitzplätze für Kinder und ungefähr 360 Sitzplätze für Erwachsene [1]), 1 Mittelgang, 2 Seitengänge, 3 Altäre, 4 Beichtstühle usw., ferner vorzusehen, dass der Turm der alten Kirche bleiben muss und die neue Kirche mit demselben ein harmonisches Ganze bilden soll. Betreff Akustik, Ventilation, Hygiene wird das Modernste verlangt (!). Mit der Einsendung des Projektes hat jeder Herr Architekt anzugeben, welches Honorar — Pauschalsumme (!) — er für die deffinitive Ausführung der Pläne verlangt. . . . . Es zeichnet mit vorzüglicher Hochachtung G. Mathier, Pfr."

[1]) Nach Angabe des Herrn Pfarrers zählt Grengiols 680 Seelen. *Red.*