

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 15

Wettbewerbe

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: 17.02.2026

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

Konkurrenzen.

Wettbewerb für ein Bürgerspital in Solothurn. Am Schluss des Gutachtens sagt das Preisgericht (vergl. S. 173 dieser Nr.): „Bei der grossen Zahl der eingelangten Projekte muss es überhaupt auffallen, dass kein ganz zufriedenstellendes Resultat erzielt wurde.“

Soviel uns bekannt geworden, findet diese Feststellung des Preisgerichts in Architektenkreisen allgemeine Zustimmung. Man wundert sich wirklich, dass von 91 Projekten die beiden besten noch mit solchen Mängeln behaftet sein sollen, wie sie laut Jurybericht (vergl. Gutachten auf Seite 159 voriger Nr.) die beiden in den I. Rang gestellten Entwürfe aufweisen.¹⁾ Man wundert sich auch, dass angesichts der bezügl. Programmbestimmung ein Projekt mit 47500 m³ Raumgehalt, wenn sein Grundriss auch noch so gut ist, prämiert und dass ein Entwurf wie Nr. 38 zum Ankauf empfohlen werden konnte. Und dabei sind die Arbeiten einer ganzen Reihe hervorragender Schweizer Architekten der verschiedensten Richtungen, aber von anerkannt künstlerischen Qualitäten und z. T. reicher Erfahrung im Bau von Krankenhäusern gleich im ersten Rundgang ohne nähere Begründung ausgeschaltet worden²⁾, sodass man nicht mit Unrecht nach dem Maßstab fragt, mit dem die Jury gemessen.

Angesichts solcher und ähnlicher Fragen dürfte es sich in der Tat rechtfertigen, den Ursachen dieses alseitig unbefriedigenden Ergebnisses nachzuforschen, damit sie wenn möglich in Zukunft vermieden werden können.

Pfrundhaus in Glarus. Die Bürgergemeinde Glarus eröffnet unter den in der Schweiz niedergelassenen Architekten und den schweizerischen Architekten im Ausland einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Pfrundhauses. Als Termin für die Einreichung der Entwürfe ist der 31. Januar 1916 angesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Herren Gemeindepräsident Dr. Gallati, Präsident der Pfrundhauskommission H. Schiesser, Kantonsbaumeister Ad. Ehrenspurger in St. Gallen, Arch. O. Pfleghard in Zürich und Arch. L. Völkli in Winterthur. Für die Prämierung der drei bis vier besten Entwürfe sind 6500 Fr. ausgesetzt. Die Ausführung der Baute soll dem Verfasser des gemäss § 14 der „Grundsätze“ des S. I. A. würdig befundenen Projektes übertragen werden, sofern nicht zwingende Gründe dagegen sprechen. Im Uebrigen sind für die Durchführung des Wettbewerbs diese Grundsätze massgebend.

Verlangt werden: Alle Grundrisse, alle Fassaden, sowie die zum Verständnis des Projektes nötigen Vertikalschnitte in 1:200, eine perspektivische Darstellung des Gebäudes von Südosten, die Einzeichnung des Gebäudes in den Lageplan 1:500 unter Berücksichtigung der Gartenanlage, eine kubische Kostenberechnung.

Das Programm samt Lageplan ist gegen Einsendung von 5 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden, durch die Gemeindekanzlei Glarus zu beziehen.

Evangelische Kirche mit Pfarrhaus in Bern. (Band LXV, S. 67 und 233, Band LXVI, S. 131). In diesem auf in Bern heimatberechtigte oder niedergelassene Architekten beschränkten Wettbewerb für eine Kirche auf dem Veielihubel sind 57 Konkurrenzentwürfe eingegangen. Das Preisgericht kam am 5. dieses Monates zu folgendem Ergebnis:

- I. Preis (2400 Fr.) Entwurf „Wahrzeichen“. Verfasser: Architekt Karl Indermühle in Bern.
- II. Preis ex aequo (1800 Fr.) Entwurf „Betttag“. Verfasser: Arch. Hans Klausen, Bern und Arch. Hans Streit, Stuttgart.
- II. Preis ex aequo (1800 Fr.) Entwurf „Evangelienharmonie“. Verfasser: Arch. Otto Salvisberg in Berlin.
- III. Preis (1000 Fr.) Entwurf „Stadtkirche“. Verfasser: Architekt Otto Ingold in Bern.

Die Entwürfe sind von heute an bis Ende des Monates in der Chorkapelle im ersten Stock des Chors der Franz. Kirche in Bern (Eingang gegenüber dem Feuerwehrmagazin) vormittags je von 9 bis 12 Uhr und nachmittags je von 1 bis 4 Uhr öffentlich ausgestellt. Die eingelangten Arbeiten zeigten ein sehr schönes Ergebnis, und auch unter den nicht prämierten Entwürfen sei eine grössere Anzahl sehr guter Leistungen zu verzeichnen, sodass sich ein Besuch der Ausstellung lohne.

¹⁾ Dort sind übrigens z. B. die Ostbeleuchtung der Operationssäle von Nr. 30 (S. 156 und 157) und die 10 m tiefen, schmalen Krankenzimmer von Nr. 42 (S. 159) noch nicht einmal erwähnt.

²⁾ Uns sind allein von Zürcher Firmen sechs solcher bekannt.

Literatur.

Stationsdeckungs- und Blocksignale. Ein Beitrag zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Von Dr.-Ing. A. Gutzwiller, Ingenieur beim Schweizer. Eisenbahndepartement. 123 Seiten Text, 12 Abbildungen im Text und drei farb. Tafeln. Zürich und Leipzig 1915, Verlag Gebr. Leemann & Co. Preis Fr. 4,80.

Die vorliegende Arbeit, die von ihrem Verfasser der Eidgen. Technischen Hochschule zur Erlangung des akademischen Grades eines Dr.-Ing. eingereicht worden ist, behandelt die Aufgabe, die Beziehungen zwischen Anforderungen, Formen und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes im Zusammenhange zu untersuchen und Vorschläge zu machen für Verbesserungen und Neuerungen im Signalswesen. Gestützt auf Max Maria von Weber's grundlegendes Werk über die Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes, die einschlägige, umfangreiche neuere Literatur und eigene Erfahrungen und Tätigkeit entwickelt Dr. Gutzwiller nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung in drei Abschnitten seine Untersuchungen und Vorschläge.

Der erste Abschnitt: *Grundlagen*, behandelt die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Streckenabschnitte in ihrem Zusammenhange mit den Deckungssignalen und dem Grade der Betriebssicherheit der Bahnanlage.

Im zweiten Abschnitt: *Deckungssignale als Anzeige- und Orientierungsmittel*, werden zunächst Wesen und Zweck der verschiedenen Arten von Eisenbahnsignalen erörtert. Es wird hervorgehoben, dass die *durchlaufenden Signale*, in der Hauptsache die Glockensignale und die Signale an den Zügen, an Wichtigkeit zurücktreten vor den *Bahnzustandsignalen*. Letztere dienen zur Regelung des Verkehrs der Züge zwischen offener Strecke und Bahnhof und haben über den jeweiligen Betriebszustand der Bahn Aufschluss zu geben. Die wichtigsten dieser Signale sind die ständigen *Deckungs- und Blocksignale*. Die Anforderungen, die im Interesse der Betriebssicherheit an *Signalbegriff*, *Signalzeichen* und *Signalmittel* zu stellen sind, werden besprochen. Zu den in der neuern Fachliteratur besonders lebhaft erörterten Fragen der Signalisierung ablenkender Fahrten und der Bezeichnung der Fahrwege in den Bahnhöfen nimmt der Verfasser den durchaus richtigen Standpunkt ein, dass für einen raschen und sicheren Zugsverkehr den *Deckungssignalen* die drei Begriffe „Halt“, „Langsamfahrt“ und „Freie Fahrt“ zugewiesen werden müssen und dass die *Deckungssignale* als solche durch die Wegesignale nicht ungünstig beeinflusst und in ihrer Bedeutung abgeschwächt werden dürfen.

In Verfolgung dieser Grundsätze gelangt der Verfasser zu sehr beachtenswerten Neuerungsvorschlägen, die sich kurz wie folgt zusammenfassen lassen:

1. Die Deckungssignale sollen einfach sein, nur mit Rücksicht auf ihren Hauptzweck als Aufklärungsmittel für das Fahr- und Zugpersonal ausgebaut werden und nur zur Regelung der Geschwindigkeit der Linienzüge dienen. Alle weiteren Aufgaben zur Sicherung des Zugsverkehrs sollen andern Signalmitteln übertragen werden.

2. Ein- und Ausfahrrahmesignal erhalten als Tagesbild eine neue, dritte Form für den Signalbegriff „Langsamfahrt“: der Arm des Semaphors senkt sich um 45° nach abwärts. Wie bisher soll die Normalstellung, der wagrechte Arm, „Halt“ und der um 45° schräg aufwärts gerichtete Arm „Freie Fahrt“ bedeuten.

3. Als Einfahrvorsignal und Ausfahrvorsignal (Durchfahrsignal) sollen nach deutschen Vorschlägen und englischen, holländischen und amerikanischen Vorbildern statt der bisherigen Klappenscheiben bei Tag Flügelsignale verwendet werden, die wie die Hauptsignale, und durch die gleichen Stellungen, die drei Begriffe: „Halt“, „Langsamfahrt“ und „Freie Fahrt“ zum Ausdruck bringen. Bei Nacht sollen diese drei Begriffe durch beleuchtete Formsignale in Verbindung mit Farbsignalen gegeben werden. Die besondere Form dieses Vorsignals ist vom Verfasser zum Patent angemeldet worden.

4. Als Farben für die Nachtsignale kommen nur *rot* und *grün* zur Anwendung und zwar bedeutet:

Doppelrot: Unbedingtes Halt,
Einfachgrün: Langsam,
Doppelgrün: Freie Fahrt.