

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 5

Artikel: Schweizerischer Normalienbund
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-36412>

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: 16.01.2026

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

Die neue Gemeindestrasse Schüpfheim-Flühli im Tal der Wald-Emme, Kanton Luzern.

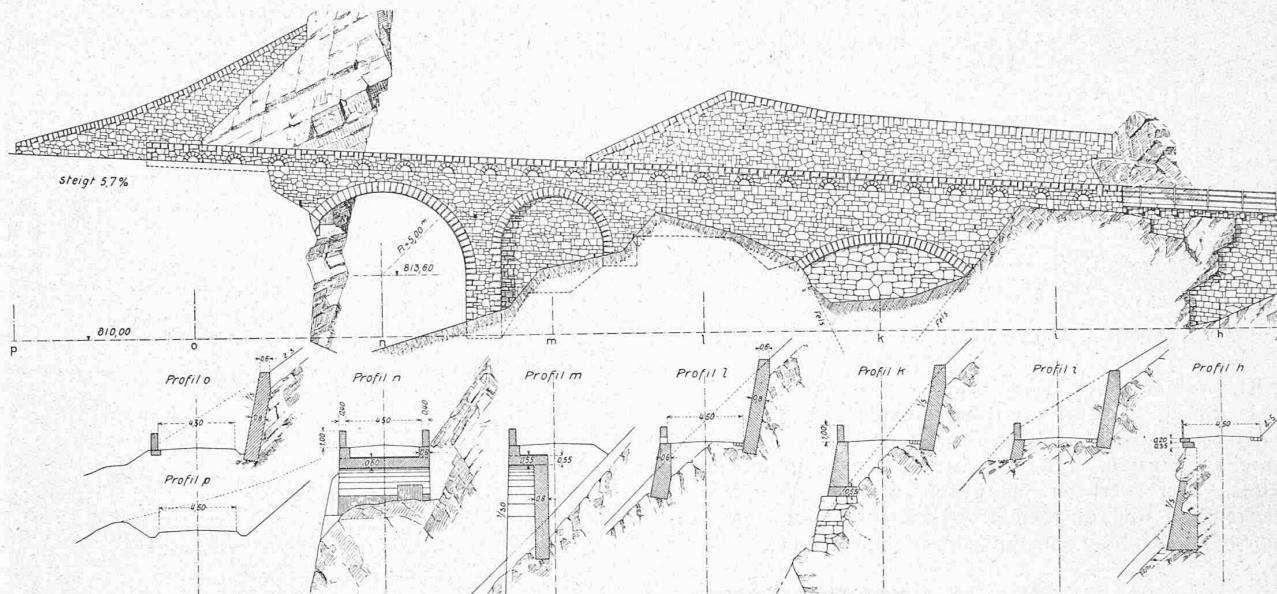


Abb. 11. Lehenbau zwischen Km. 1,43 (rechts) und 1,51 (links) in der Lammschlucht. — Ansicht und Profile, Masstab 1 : 400.

Die neue Strasse folgt mit Ausnahme von drei kleinen Verschiebungen, die zur Verbesserung der Richtungsverhältnisse und behufs Verminderung der Felseinschnitte gemacht werden mussten, genau dem projektierten Tracé (Abbildungen 3 bis 5). Als Anfangstrecke wurde die bestehende Strasse auf 350 m korrigiert. Bei Klusstalden verlässt die neue Strasse das alte Tracé, sie biegt nach rechts ab, gelangt längs eines steilen Abhanges, wo die Erstellung von grösseren Stütz- und Futter-Mauern nötig war, und nach Untertunnelung eines 26 m langen Felsvorsprungs an die Emme (Abb. 6, S. 47), die auf einer Bogenbrücke von 41 m Spannweite und 26 m Höhe übersetzt wird. Damit erreicht die Strasse die wildromantische Lamm-

schlucht, deren steile Hänge auf eine Länge von etwa 850 m traversiert werden. Grosse Stütz- und Futter-Mauern, bedeutende Felseinschnitte, gewölbte Durchlässe von 1 bis 10 m Lichtweite begleiten das zum grössten Teil aus Kurven und Gegenkurven, von min. 25 m Radius, zusammengesetzte Tracé (Abbildungen 7 bis 14). Nach Austritt aus der Schlucht wird der Bau einfacher und die Strasse erreicht nur noch einmal, auf eine Länge von 300 m, das steil abfallende Felsufer. In einer Höhe von 17 m über der Flusssole geht sie auf einer steinernen Bogenbrücke von 18 m Spannweite wieder auf die rechte Talseite über, wo sie in die alte Strasse einmündet.

Die Steigungsverhältnisse sind aus dem Längenprofil (Abbildung 4) ersichtlich. Der Höhenunterschied zwischen Strassen-Anfang und -Ende beträgt 67,46 m, die max. Steigung 5,7 ‰, die mittlere Steigung 2,15 ‰. Von den 2932 m entfallen auf Territorium der Gemeinde Schüpfheim 832 m, auf Escholz matt 954 m und auf Flühli 1146 m.

Die Strasse hat eine fahrbare Breite von 4,50 m (Normalien Abbildung 14); die des Steinbettes beträgt 3,70 m und die der Bankette je 0,40 m. Das Steinbett ist 0,20 m stark, die eingefahrene Bekiesung 0,10 m. Erdböschungen sind 1½ bis ¼-füssig ausgeführt, die Felseinschnitte weisen Anzüge von ⅓ bis ⅕ auf. Bei Dämmen über 2 m Höhe ist die Fahrbahn mit Radabweisern eingefasst. Ueber Stützmauern sind überall Parapetmauern oder eiserne Geländer angebracht. Längs Felseinschnitten und Futtermauern kamen an Stelle der 25 cm tiefen Strassengräben 60 cm breite gepflasterte Strassenschalen zur Ausführung.

(Schluss folgt.)

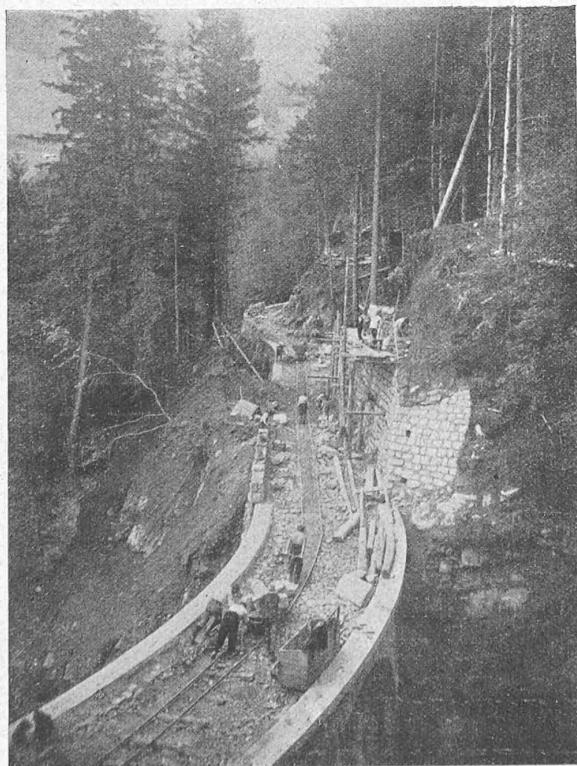


Abb. 12. Strecke Km. 1,35 bis 1,47 während des Baues.

Schweizerischer Normalienbund.

Ueber die beabsichtigte Gründung eines Schweizerischen Normalien-Bundes (S N B) ist hier bereits berichtet worden (vergl. Band LXXIII, Seite 272, vom 7. Juni 1919). Die dort angekündigte Konferenz von Vertretern der verschiedenen Verbände hat am 2. Juli 1919 in Baden stattgefunden und die Bildung dieses Schweizerischen Normalien-Bundes wurde gutgeheissen. Einem vom 31. Dezember 1919 datierten Zirkular der Normalien-Kommission des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller entnehmen wir darüber die folgenden Einzelheiten:

„Den Vorsitz im Schweizerischen Normalien-Bund übertrug die Konferenz bis auf weiteres der VSM-Normalien-

Kommission. Von dieser aus gehen deshalb die Einladungen an andere Verbände und sie verkehrt als Vertreterin des SNB mit den Normalien-Kommissionen anderer Länder.

Der Schweizerische Normalien-Bund bildet zunächst eine freie Vereinigung von schweizerischen Verbänden und

Normalienbureau und andere Verbände verkehren sollen. Diese Vertreter werden vom Vorsitzenden nach Bedarf und nach Verständigung zu SNB-Sitzungen eingeladen. Sie können später in ihrer Gesamtheit oder in beschränkter Zahl die „Schweizerische Normalien-Kommission“ bilden.

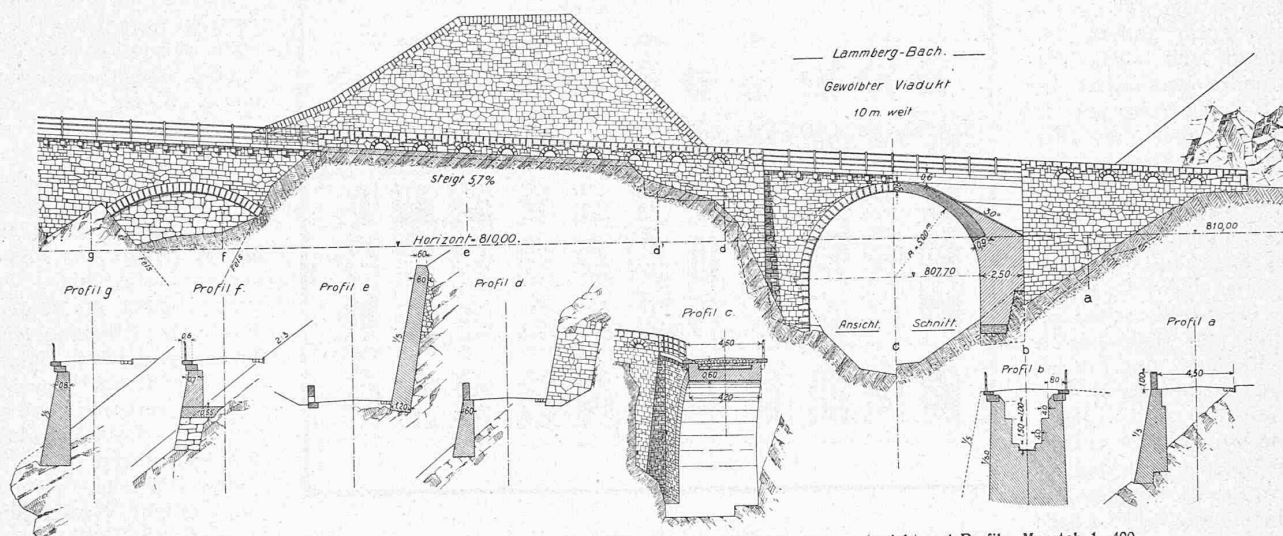


Abb. 10. Lehnbau zwischen Km. 1,35 (rechts) und 1,43 (links) in der Lammschlucht. — Ansicht und Profile, Masstab 1:400.

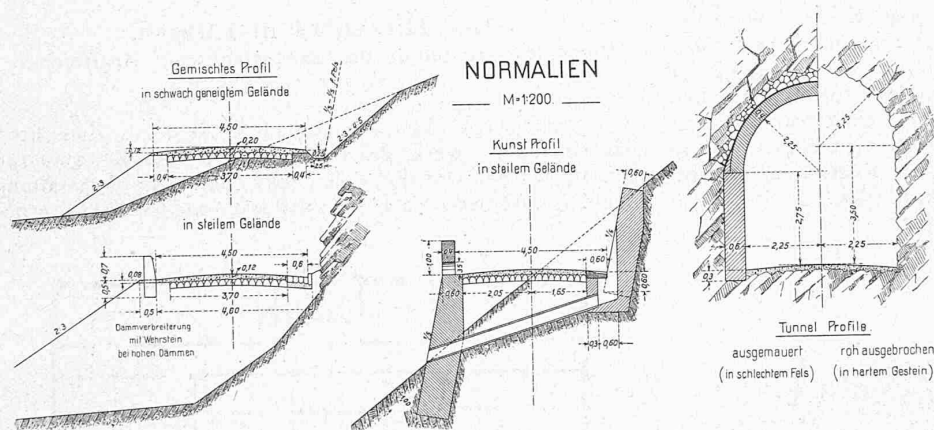


Abb. 14. Normalprofile der neuen Gemeindestrasse Schöpfheim-Fühli. — Masstab 1:200.

Behörden, die die Bedeutung der Vereinheitlichung und Vereinfachung (Normalisierung) in Technik und Industrie für die Förderung der nationalen Wirtschaft als notwendig oder wünschenswert erkannt haben. Er bezweckt die gegenseitige Verständigung, Anpassung und Zusammenarbeit der beteiligten Verbände und Behörden in allen Fragen. Ferner beteiligt er sich an den einschlägigen, durch den Krieg unterbrochenen internationalen Bestrebungen auf dem Gebiet der Normalien.

Seine Organisation ist einfach. Er hat eine ständige Zentralstelle, das *SNB-Normalienbureau* (vorläufig beim *VSM-Normalienbureau*). Dieses bereitet die Bestimmungen allgemeiner Art des SNB und die die ganze Technik gemeinsam betreffenden Normalien vor, und stellt sie mündlich, schriftlich oder in der Fachpresse zur Diskussion, bearbeitet sie auf Grund derselben und gibt sie nach Beschluss aus.

Die einzelnen dem Normalien-Bund angehörenden *Verbände* bezeichnen für die Behandlung aller Geschäfte des SNB einen persönlichen Vertreter, mit dem das SNB-

Die einzelnen Verbände bearbeiten ihre eigenen, d. h. „Verbands-Normalien“ selbst und bringen die Entwürfe in die für den SNB allgemein vorgesehene Form. Sie übertragen die Arbeit je nach ihrer Organisation einer ihnen geeignet erscheinenden Stelle, z. B. einer besondern Kommission oder einer Verbandsgruppe. Die Verbands-Normalien sollen so vollständig bearbeitet werden, dass sie später allgemein gültig erklärt werden können, wenn sie von allgemeinem Interesse sind oder sich im Gebrauch als derart erwiesen haben.



Abb. 13. Fertige Strasse bei Km. 1,35 bis 1,47 (vergl. oben Abb. 10 und 11).

Das *SNB-Normalien-Bureau* sammelt die bestehenden und neu bearbeiteten Normalien und Entwürfe, die Protokolle und Beschlüsse über solche und legt sie in geeigneter Form andern Verbänden und dem Vorsitzenden zuhanden der SNB-Kommission vor. Es besorgt oder vermittelt den Verkehr der Verbände unter sich und mit den ausländischen Normalien-Kommissionen, soweit dies nicht auf besondern Gebieten durch die einzelnen Verbände selbst geschieht. Es bleibt ständig in Fühlung und unterrichtet die beteiligten Verbände über die Vorgänge anderswo. Es ist von allen beteiligten Verbänden als Zentralstelle für den Zusammenhang zu betrachten und zu unterstützen.

Ein Beitrag zur Bestreitung der Kosten des SNB-Normalienbureau ist zunächst nicht vorgesehen, kann aber später von der SNB-Kommission und mit Genehmigung der beteiligten Verbände beschlossen werden, sobald die Arbeit umfangreicher wird. Dadurch, dass die einzelnen Verbände die Arbeit selbst durchführen oder dass sie ihnen verantwortlich übertragen wird, werden die Kosten im wesentlichen dort entstehen und getragen werden.

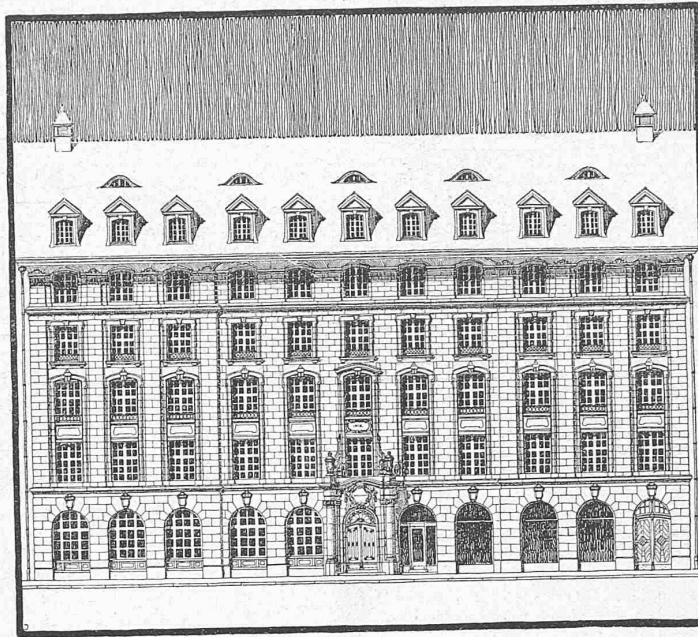


Abb. 6. Hauptfassade am Hirschengraben. — 1:400.

Für den Eintritt eines Verbandes in den SNB (vorl. Adr. Brown, Boveri & Cie., Baden) werden bis auf weiteres weder Eintrittsgeld noch laufende Beiträge erhoben. Er ist aber nur für solche Verbände vorgesehen, die sich ihrem Wesen nach zur Beteiligung an der Arbeit eignen und durch ihren Beitritt sich zur Mitarbeit verpflichten.“

Seit unserer letzten Mitteilung haben sich ausser den dort aufgeführten Verbänden noch die folgenden für den SNB angemeldet: Association Suisse des Ingénieurs-Conseils (ASIC), Verband Schweizerischer Spezialfabriken der Elektrotechnik (VSFE), Schweizerischer Verein von Gas- und Wasserfachmännern (SVGW).

Der Hirzenhof in Luzern, Verwaltungsgebäude der Zentralschweiz. Kraftwerke.

(Mit Tafeln 6 und 7.)

Neben dem neuen Stadthaus¹⁾ ist der „Hirzenhof“ das einzige Bauwerk, das in Luzern in den Kriegsjahren erstellt wurde. Im Frühjahr 1914 hatte die Verwaltung der Zentralschweizerischen Kraftwerke eine Anzahl Luzerner

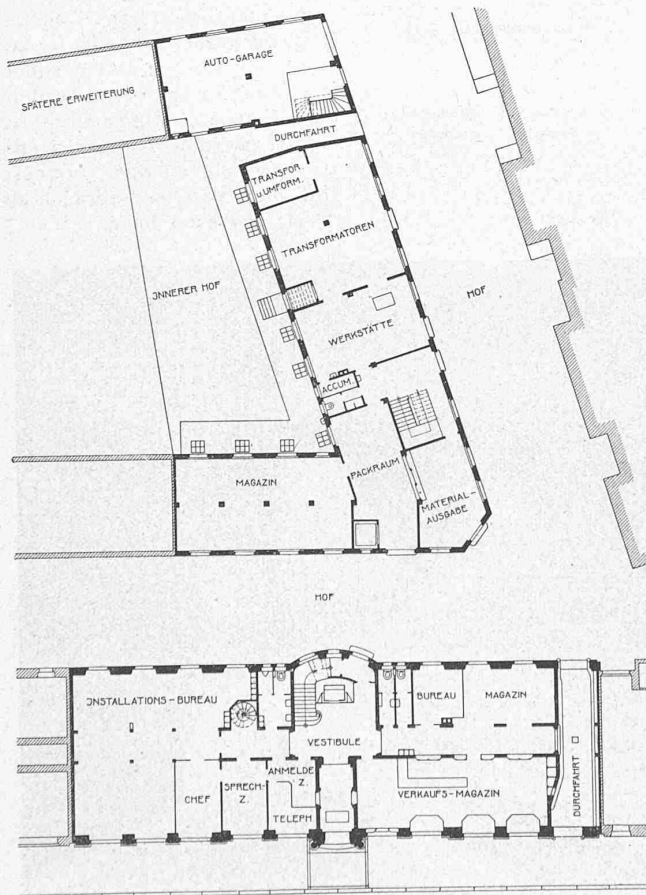


Abb. 1. Erdgeschoss-Grundriss des Haupt- und des Hintergebäudes. — 1:500.

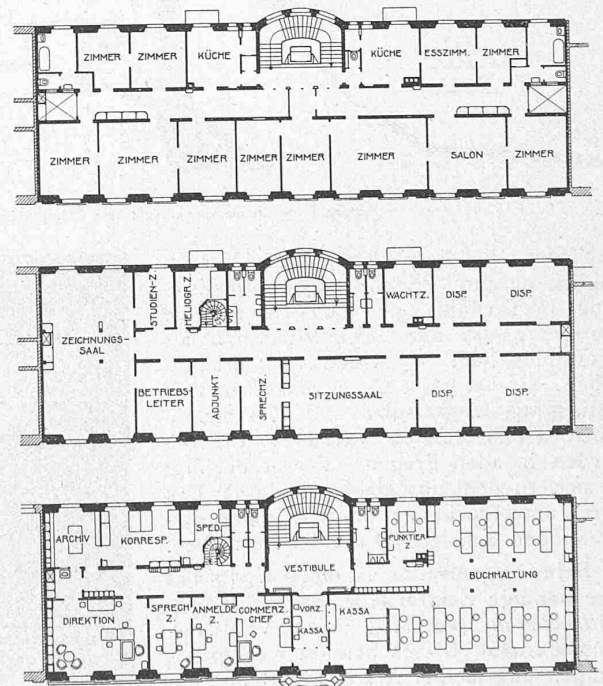


Abb. 2 bis 4. Grundrisse der Obergeschosse. — Masstab 1:500.

Architekten zu einer Ideenkonkurrenz für ein Verwaltungs-Gebäude eingeladen. Der gewählte Bauplatz am Hirschengraben war für die architektonische Gestaltung nicht besonders günstig, indem das Gebäude zwischen zwei bereits bestehende Wohnhaus-Neubauten zu stehen kam. Die defi-

¹⁾ Dargestellt in Bd. LXXI, S. 102 (vom 2. März 1918). Red.