

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 17

Sonstiges

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>

15900 t (22120 t) exportiert. Die Einfuhr, fast ausschliesslich aus Frankreich, ist dagegen von 1280 t auf 3370 t gestiegen. Als Folge der höhern Bautätigkeit in der Schweiz ist der Zementabsatz trotzdem etwas gestiegen, und zwar von 73% im Vorjahr auf 77% des Gesamtkontingents der Fabriken.

Kommission für rationelles Wirtschaften. Am 7. Diskussionsabend, der am 26. Oktober um 20¹⁵ Uhr im Elite-Hotel in Zürich stattfindet, wird Maschineningenieur Paul Real, Direktor der C. F. Bally A.-G., das Thema „Die Verkaufs-Statistik, ein Mittel zur Rationalisierung der Wirtschaft“ behandeln.

Wettbewerbe.

Neubau der Landesbibliothek in Bern (Band 89, Seite 258; Band 90, Seite 22). Der Entscheid des Preisgerichts ergab folgende Prämiierung:

- Es wird kein erster Preis erteilt.
1. Rang (4000 Fr.), Nr. 74, Motto „Programm“, Verfasser Alfred & E.L. Oeschger, Architekten, Zürich 2;
 2. Rang (3500 Fr.), Nr. 41, Motto „Mac Allan“ Jos. Kaufmann, Architekt, Zürich 7;
 3. Rang (3000 Fr.), Nr. 62, Motto „Gutenberg“, E. Hostettler, Architekt, Bern;
 4. Rang (2800 Fr.), Nr. 87, Motto „B.N.“, Willi Vetter, Architekt, zur Zeit in Paris;
 5. Rang (2500 Fr.), Nr. 31, Motto „Einheit“, Fritz Widmer, Architekt (Mitarbeiter: W. Gloor), Bern;
 6. Rang (2200 Fr.), Nr. 83, Motto „Aufbau“, Josef Schütz, Architekt, Zürich 6.

Die Entwürfe sind bis und mit 30. Oktober 1927 täglich von 10 bis 17 Uhr in der Wandelhalle des Parlamentsgebäudes in Bern ausgestellt.

Kantonalbankgebäude in Arbon (Seiten 11 und 25). Das Prämiierungs-Ergebnis ist folgendes:

- Ein erster Preis wurde nicht erteilt.
1. Rang (1400 Fr.), Architekt E. Roseng, Frauenfeld;
 2. Rang ex æquo (je 1000 Fr.) Architekten Brenner & Stutz, Frauenfeld, und Architekt Th. Scherrer, Kreuzlingen;
 3. Rang ex æquo (je 800 Fr.) Arch. O. Mörikofer, Romanshorn, und Architekt P. Nisoli, Weinfelden.

Der Bericht des Preisgerichts liegt in der Plan-Ausstellung auf, die noch bis und mit Sonntag den 23. d. M. im Hotel Bär in Arbon besichtigt werden kann.

Korrespondenz.

Zur Meinungsausserung von Architekt A. Hertling (Fribourg) auf S. 169 in Nr. 15 erhalten wir mit dem Ersuchen um Veröffentlichung folgende weitere Zuschrift betr. den

Concours pour la Construction du Palais des Nations.

A la Rédaction de la „Schweizerische Bauzeitung“
Zurich.

Messieurs,

Un scandale, déclare votre correspondant Mr. Hertling, architecte, au sujet du concours pour la construction du Palais des Nations.

Les soussignés sont pleinement d'accord avec la protestation de Mr. A. Hertling.

Le résultat des opérations du jury est un tel défi à l'équité en matière de concours, il est un tel affront aux principes qui sont admis par notre Société, que cette affaire ne devrait pas rester sans suite, et il faut espérer que nous aurons à y revenir.

Lausanne, le 13 octobre 1927.

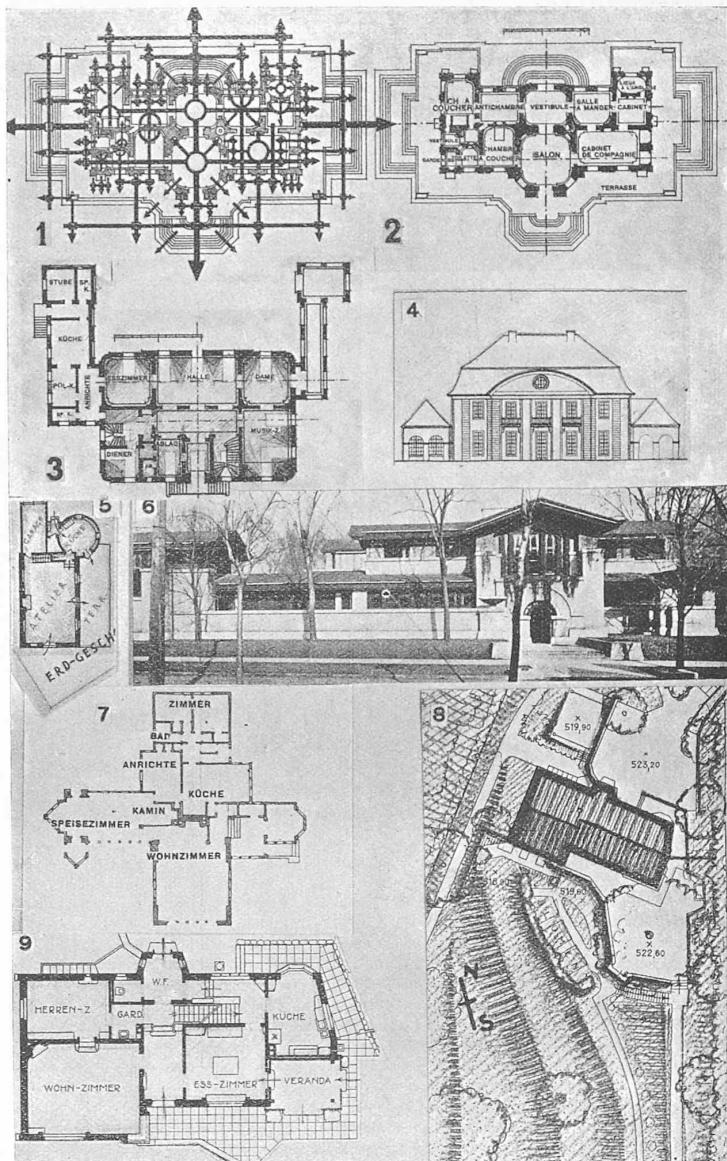
A. Laverrière et Chs. Thévenaz,
Dubois & Favarger,
Gilliard & Godet.

Dem Wunsch der Einsender dürfte inzwischen entsprochen worden sein, da, wie aus der Mitteilung des S. I. A.-Sekretariates auf Seite 225 dieser Nr. hervorgeht, das C-C eine bezügliche Eingabe beschlossen hat. Red.

AUS: MODERNE ARCHITEKTUR UND TRADITION.

Von Dipl. Arch. PETER MEYER. — Verlag Dr. H. GIRSBERGER, Zürich.

(Zugehöriger Text auf Seite 222.)



TAFEL III: GRUNDRISS. 1. und 2. Typischer Grundriss eines klassisch-französischen Hauses für vornehme Gesellschaft. Keine Gänge; Fenster und Türen sind nach einem abstrakten Symmetrie-Schema angeordnet, das bis ins Letzte massgebend ist; die Symmetrie-Achsen sind in Fig. 1 eingezeichnet: Ueberall Dreier-Gruppen, d. h. betonte Mitten. Grossartiger Ausdruck eines auf strengste hierarchische Unterordnungen gestellten Lebensgefühls. — 3. Grundriss nach Ostendorf: ein Bastard zwischen dem vorigen Typus und modernen Wohnbedürfnissen; das strenge Symmetriesystem ist noch zugrunde gelegt, aber nicht mehr konsequent durchgehalten. Toll Kompromisse: das Zimmer des Dieners hat zwei Palastfenster, das Speisezimmer der Herrschaft und Zimmer der Dame je eines! (Im klassischen Haus hatte der Diener natürlich kein eigenes Zimmer.) Stark zerriessene Lichtführung, besonders der mehrfenstrigen Räume (eingezeichnet). Kleiderablage, Abort, Bad (im Obergeschoss) gleiche Palastfenster wie Zimmer: nicht das Bedürfnis, sondern das Schema entscheidet. — 4. Fassade zu 3, eine Attrappe, die die zu 1 und 2 gehörigen sozialen Verhältnisse vortäuscht. — 5. Grundriss eines modernen Landhauses. Grosser Wohn- und Arbeitsraum, alles andere untergeordnet (Schlafzimmer über der Küche); dieser Typus: Hauptwohnraum mit Zubehör, an Stelle einer Flucht ungefähr gleichwertiger Zimmer, setzt sich immer mehr durch. Die monumentale Symmetrie ist gebrochen. — 6. Ein Haus des Amerikaners F. L. Wright. Im einzelnen stark asiatisch beeinflusst und individualistisch-kunstgewerblich. Trotzdem sehr wichtig durch seine konsequente Auflösung der Baumasse; engste Beziehung jedes einzelnen Raumes zur Landschaft, Zusammenhang der Räume gemäss ihrer Benutzung, nicht nach einem abstrakten Schema. — 7. Grundriss zu 6, Gegensatz zu 1. — 8. Lage eines vorklassigen oder modernen Hauses in der Landschaft: es schmiegt sich den Bodenverhältnissen an, anerkennt sie, und entwickelt aus ihnen einen Organismus, während das klassische Haus mit symmetrischen Terrassen und frontalen Treppen herrschen und die Landschaft sich unterwerfen will. — 9. Grundriss zu 8 (Ansicht 8, Tafel IV). Auch hier „organischer“ statt „symmetrischer“ Grundriss, mit grossem Hauptwohnraum.

Literatur.

Die Bernhardin-Bahn, Elektrische Schmalspurbahn Thusis-Misox-Bellinzona. Bisherige Vorarbeiten und Studien, zusammengestellt und herausgegeben vom Bernhardinbahn-Komitee, Präsident Dr. A. Meuli, Chur. — 54 Seiten Text nebst zahlreichen Tabellen, Plänen und Bildern auf Tafeln. — Chur 1927. Gedruckt bei Manatschal Ebner & Cie. A.-G.

In Ergänzung unserer Projekt-Darstellung eingangs dieser Nummer sei an dieser Stelle nochmals auf den Bericht hingewiesen, mit dem das Initiativ-Komitee vor die Öffentlichkeit tritt. Er gliedert sich in die Kapitel: Historische Einleitung; Ein sehr einlässliches Verkehrsgutachten von † O. Schmid, ehemaligem Chef des Tarifbureau der Rh. B.; Bahnprojekt von Ing. F. Prader; Geologische Begutachtung des Bernhardintunnels, von Dr. J. Cadisch (mit Gebirgsprofilen); Tunnelbauprogramm, von Dr. Ing. F. Rothpletz; Einführung in den Personenbahnhof Bellinzona (mit Plan), von S. B. B.-Direktor Ing. Etter; Umbau der Fahrleitung der Misoxerbahn, von Kummel & Matter, und endlich die Finanzierungsmöglichkeit, von Rh. B.-Direktor G. Bener. In diesem Schlusskapitel werden die für die Beurteilung der Bauwürdigkeit massgebenden Faktoren und Zahlen von kundiger Hand zusammengefasst und gründlich diskutiert. Darnach ergibt sich für die Bernhardinbahn ein kilometrischer Betriebsüberschuss von 12 000 Fr., d. h. gleich viel wie 1924 und 1925 für die Rh. B. und die Chur-Arosa-Bahn. Dabei beruhen die Berechnungen auf den sinngemäss verwerteten Erfahrungszahlen der bestehenden Bündner Schmalspurbahnen. Wir können hier auf die Finanzierungs- und Rentabilitäts-Fragen nicht näher eintreten; es sei auf den reichdokumentierten „Bericht“ verwiesen. Dagegen möchten wir ein paar Sätze Beners hierhersetzen, mit denen er seine Darlegungen einleitet:

„Wenn man den für ein Konzessionsgesuch vorgeschriebenen Finanz- und Rentabilitätsausweis der meisten bestehenden Schweizer Bahnen mit den nachherigen Ergebnissen vergleicht, so ergibt sich in Bezug auf die direkten Rechnungsabschlüsse eine nur selten durch ein „gutes Geschäft“ unterbrochene Kette getäuschter Hoffnungen. Untersucht man dann aber weiter auch vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkt aus, welche der vielen Schweizer Bahnen und Bähnchen besser überhaupt nicht gebaut worden wären, so scheidet hierbei nur ein ganz verschwindend kleiner Prozentsatz von Fäden unseres engmaschigen Bahnnetzes aus.“

Beim Bau eines Hotels oder Verwaltungsgebäudes fällt es bekanntlich niemanden ein, für den Lift darin oder für eine Zufahrt einen Finanzausweis mit Rentabilitätsberechnung zu verlangen. Man wählt eben das praktischste und rascheste Verkehrsmittel und bezieht dessen Verzinsung und Amortisation in die Rentabilitäts-Berechnung des ganzen Unternehmens ein. Nach dieser Auffassung konnte im Laufe eines Jahrhunderts das sehr grosse und zum Teil sehr kunstvolle Strassennetz der Schweiz gebaut und bezahlt werden, auf dem heute das Automobil seine übrigen Konkurrenten schlägt. Unser südlicher Nachbar erlaubte es sich, solange die Lira noch einigermassen vollwertig war, auch die Bahnbaukosten als einmalige Ausgaben im öffentlichen Interesse zu betrachten und von den Eisenbahnen nur das Gleichgewicht der Betriebsrechnung zu verlangen.

Der richtige Mittelweg dürfte der sein, bei einer Eisenbahnfinanzierung jeweilen zu prüfen, wieviel Kapital in Form von Obligationen als erste Hypothek auf die Bahnanlage mit einer nach menschlichem Ermessen sichern Aussicht auf Verzinsung beschafft werden kann, und wieviel in Form von Aktien mit eher unwahrscheinlicher Dividendenchance so auf die Interessenten verteilt werden muss, dass jeder Aktionär seine Beteilungsquote durch Kompensationen allgemein wirtschaftlicher und politischer Natur gerechtfertigt sieht und in absehbarer Zeit abzuschreiben imstande ist.“ —

Diesen Verteiler haben wir auf Seite 273 kurz angegeben, samt seiner volkswirtschaftlichen Begründung. Bener vergleicht diese Kantons- und Bundesbeteiligung, abgesehen von den angedeuteten ideellen Werten, einer Aufforstungs- und Rüfenverbauungs-Subvention, die, wie die Erfahrung in andern Bündner Tälern lehrt, geeignet ist, in zwei wirklich stark zurückgehenden alpinen Landesbezirken neues Leben zu pflanzen und das Bestehende vor raschem Abbröckeln zu bewahren. Bener erklärt zum Schluss, er wage es auch diese Bahnverbindung zu befürworten, und wir halten es mit ihm. C. J.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Auszug aus dem Protokoll der Central-Comité-Sitzungen vom 11. Juli und 8. Oktober 1927 in Zürich.

1. An der Abstimmung unter den Delegierten vom April 1927 beteiligten sich alle Sektionen. Beide Vorlagen, d. h. die Vereins-Rechnung 1926 und das Budget für 1927, wurden einstimmig gutgeheissen.
2. Es wird beschlossen, auf Samstag den 3. Dezember 1927 eine Delegierten-Versammlung nach Zürich einzuberufen.
3. Das C-C beschliesst, die Sektionen durch ein Zirkular über die bevorstehenden Wahlen betreffend C-C zu orientieren und allfällige Vorschläge von Seiten der Sektionen bezüglich des Vorgehens an einer Präsidenten-Konferenz zu besprechen.
4. Das C-C beschliesst, der Delegierten-Versammlung den Beitritt des S. I. A. zum Verein: „Autostrasse Basel - Italienische Grenze“ zu beantragen.
5. Der von der „Kommission für Normalien“ revidierte Nachtrag zur Norm für die „Honoriierung architektonischer Arbeiten“ (Nr. 102) wird genehmigt.
6. Es wird beschlossen, die durch die Kommission für Normalien in Verbindung mit der Fachgruppe für Beton- und Eisenbetoniergenieure und dem Schweizerischen Baumeisterverband revidierte Norm Nr. 120 (Bedingungen und Messvorschriften für armierte Betonarbeiten) der Delegierten-Versammlung zur Genehmigung zu empfehlen.
7. Einem Wunsche der Sektion Bern entsprechend beschliesst das C-C, eine Kommission mit dem Studium der Frage einer neuen Landeskarte zu beauftragen.
8. Das C-C beschliesst, zum Wettbewerb für das Völkerbund-Gebäude durch eine Zuschrift an den Völkerbund Stellung zu nehmen und die massgebenden Organe auf die bei der Durchführung dieses Wettbewerbes vorgekommenen Fehler aufmerksam zu machen.

Zürich, den 17. Oktober 1927.

Das Sekretariat.

Sektion Bern des S. I. A.

Ausserordentliche Sitzung im Vereinsjahr 1927/28

Donnerstag, den 15. September 1927, 20^{1/4} Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.

Nach kurzer Begrüssung der rund 200 anwesenden Mitglieder und Gäste erteilt der Präsident, Kantonsgeometer W. Hünerwadel, das Wort dem Referenten des heutigen Abends, Herrn Oberingenieur A. Kaech, Innertkirchen, zu seinem Vortrage:

*Die Bauausführung des Kraftwerkes Handeck
der Kraftwerke Oberhasli A.-G.*

Da die Projekte der K.W.O. durch die erschienenen Veröffentlichungen¹⁾ als bekannt vorausgesetzt werden dürfen, sollte der Vortrag mehr über den heutigen Stand und die Ausführung der Bauarbeiten orientieren, als Vorbereitung für die vorgesehene Exkursion nach den Baustellen der K.W.O. An Hand zahlreicher Lichtbilder, sowie einer grossen Anzahl von Bau- und Installationsplänen beschrieb der Vortragende in fesselnder Weise die Entstehung des gewaltigen Werkes. Die K.W.O. sind eine reine Bau- und Betriebsgesellschaft, die bis jetzt allein von den Bernischen Kraftwerken finanziert sind, die vertraglich die gesamte produzierte Energie übernehmen.

Eine der ersten Bauarbeiten war die Erstellung eines *Anschluss-Geleises* zwischen Meiringen und Innertkirchen. Diese Bahn führt in einem 1,5 km langen Tunnel durch die Aareschlucht und wurde schon im Winter 1925/26 gebaut. Als weitere Transporteinrichtung für die Beförderung der rund 150 000 t Baumaterial, die zur Hauptsache für die Erstellung der grossen Talsperren notwendig sind, wurde eine 17 km lange Luftkabelbahn von Innertkirchen nach der Grimsel gebaut, mit Abzweigungen nach Gelmer und den Stollenfenstern. Ohne diese Transporteinrichtung wäre der Verkehr im Tal oberhalb Guttannen und die Erhaltung der Stollenbetriebe mit über 500 Mann während des ganzen Winters unmöglich gewesen.

Die Schwerlasten für die Installationen, die Druckrohre und die Maschinenteile müssen auf der Strasse transportiert werden. Diese wurde durch Ausweitung aller schaffenden Krümmungen bis zur Handeck, sowie durch Verbreiterung und Verstärkung kleiner Brücken so verbessert, dass sie jetzt mit Nutzlasten von 20 t befahren werden kann. Als weitere Transporteinrichtung ist die für den Transport von Schwerlasten, hauptsächlich der Druckschachtpanzerrohre, bis 10 t gebaute Standseilbahn von der Handeck nach Gelmer zu erwähnen. Die Bahn zeichnet sich durch eine Maximalsteigung von 105% aus; sie ist mit allen Sicherheitsvorrichtungen ausgerüstet, wie eine Personenbahn, und besitzt insbesondere eine automatische Schnellschlussbremse.

Die für die Versorgung der Baustellen mit *Kraft und Licht* notwendige Energie wird zum Teil von den B.K.W. geliefert, zum Teil in einem eigenen, behelfsmässig errichteten Baukraftwerk, das

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ Band 85, Seite 13 ff. (Januar 1925).

Red.