

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 26

## **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:** 03.04.2026

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

zeiten, 6 Minuten-Betrieb mit einem Anhänger in den Spitzenzeiten, ergibt eine Ersparnis von 8820 Fr. gegenüber Variante A mit dem heutigen Vierachser mit zwei Anhängern. Für eine Serie von 50 Zügen, wie sie die Zürcher Strassenbahn besitzt, macht das eine jährliche Ersparnis von 179500 Fr. für Variante B, bzw. 441000 Fr. für Variante C. Variante C erweist sich somit als die wirtschaftlichste Lösung.

Neben diesen Vorteilen, die rechnermässig nachgewiesen werden können, bestehen noch Vorteile rein betrieblicher Art. Wie die Tabelle zeigt, ist ein Zweiwagenzug gemäss Variante C (Gelenkwagen + ein Anhänger) rund 5 m kürzer als ein Dreiwagenzug gemäss Variante A. Diese Verkürzung der Zugeinheit wäre zum Beispiel für die Züge der Linie 10, die in der Haltestelle Paradeplatz anhalten, sehr erwünscht, weil dadurch die heute vorkommenden Abriegelungen der anderen Geleise vermieden würden. Die Verminderung der Motorleistungen erleichtert ferner die Energie-Versorgung, indem die Spannungsabfälle in den Fahrleitungen geringer werden. Da der Gelenkwagen einen Verkehr der Fahrgäste innerhalb der verschiedenen Wagenteile ermöglicht, ist eine gleichmässige Ausnutzung des Platzangebotes möglich. Die vorhandenen Tür-Oeffnungen sind reichlicher dimensioniert und ermöglichen ein rascheres Ein- und Aussteigen und damit eine Verkürzung der Haltezeiten.

Schliesslich sei nochmals auf die, dank der geringeren Abnutzung, besonders in Kurven, Weichen und Kreuzungen möglichen Ersparnisse im Oberbau hingewiesen, sowie auf die Verminderung der mit den häufigen Strassenaufbrüchen verbundenen Störungen.

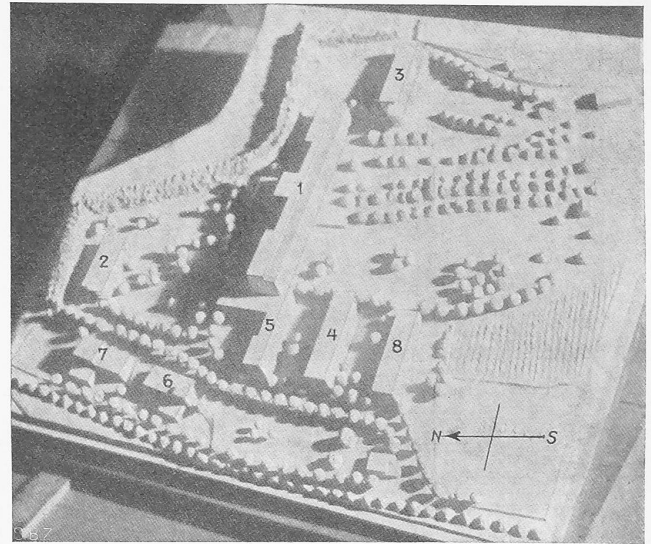
H. Wüger, Ing.

### Wettbewerb für ein bündnerisches Kantonsspital auf dem Arlibongut in Chur.

(Schluss von Seite 299.)

Nr. 34. „89 644“. (Kubikinhalt 73 680 m<sup>3</sup>). Im allgemeinen zeigt der Entwurf eine klare Situation. Die annähernde Südlage ergibt jedoch hinsichtlich des freien Ausblicks und der Anordnung der Erweiterungsbauten Nachteile, die sich besonders auch in den geringen Abständen zwischen den einzelnen Pavillons geltend machen. Durch eine Abdrehung gegen Südwesten würde im Vorgelände Raum gewonnen und die Gesamtdisposition würde erheblich gewinnen. Günstig liegen Tuberkulose und Absonderung. Diese liegt gut isoliert abseits der Zufahrtstrasse, die direkt zum Haupteingang führt. Pathologie und Heizung liegen richtig, sie würden aber besser zusammengefasst.

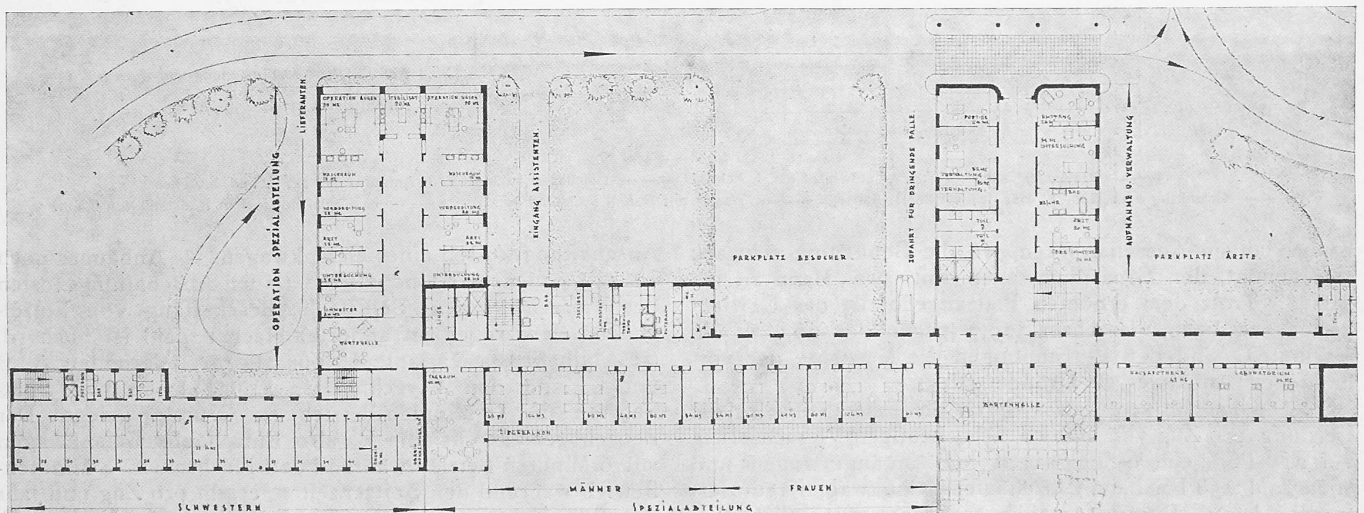
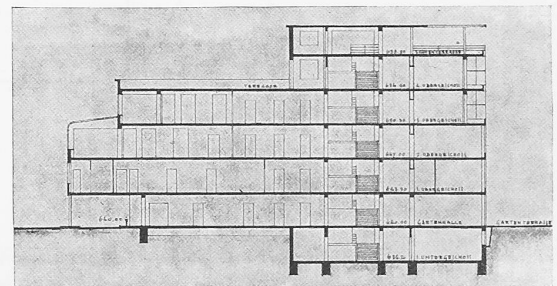
Die Verteilung der einzelnen Abteilungen im Hauptbau ist günstig, ihre Durchbildung wohl überlegt. Treppen und Korridore sind gut dimensioniert, richtig belichtet und belüftet. Die Operationsabteilungen sind zweckentsprechend, die Röntgenabteilung in Bezug auf Lage und Einteilung im allgemeinen gut. Die durchgehenden



4. Rang (3000 Fr.), Entwurf Nr. 34. — Programmgemässe Orientierung. Verfasser Hans Seiler, Pontresina. (Legende siehe Seite 313).

Balkone in sämtlichen Geschossen entsprechen nicht dem Bedürfnis. Das Luft- und Sonnenbad auf dem Dach ist übermässig gross dimensioniert. Bezüglich der Lage der Küche und der Speisenverteilung gilt das im Projekt Nr. 17 Gesagte [vgl. Seite 298]. Das Absonderungshaus ist einwandfrei gelöst. Die grosse Dachterrasse des Tuberkulosepavillons ist in Anbetracht der vorgesehenen, den Zimmern vorgelagerten Sanatoriums-Liegeterrassen entbehrlich. Die gesamte Haltung im Aeussern ist gut. Das straffe System des Hauptbaues ist allerdings auf das nicht erwünschte Motiv der durchgehenden Balkone und des grossen Sonnenbades zurückzuführen. Der angegliederte Küchen- und Schwesternbau zeigt nicht die sonst klare baukörperliche Gestaltung.

Nr. 5. „Licht und Sonne“. (Kubikinhalt 62 854 m<sup>3</sup>). Der Entwurf wird gekennzeichnet durch eine weitgehende Freihaltung des Vor-

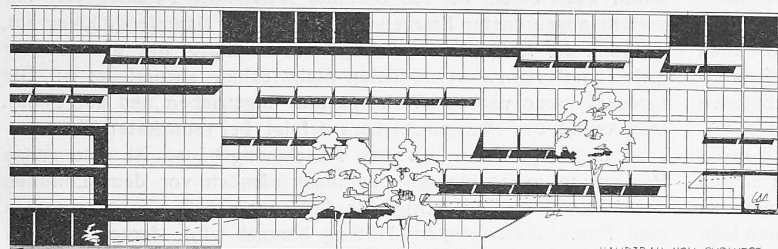


4. Rang, Entwurf Nr. 34. — Grundriss vom Erdgeschoss und Schnitt durch Haupteingang und Operationsflügel. — Masstab 1 : 700.





## Wettbewerb für das Kantonsspital in Chur (1934)



Entwurf Fritz Largiadèr &amp; Gisbert Meyer. — Masstab 1 : 600.

unbekannt; die Churer Fassade stammt von Gisbert Meyer persönlich, dem der Stil Hartmanns im Strich wie Schrift eben sympathisch ist, wie er uns erklärt.

Ferner kommt in Betracht, dass der Wettbewerb unter *Architekten* ausgeschrieben war, nicht unter „Architektur-Bureaux“. Das mag als Wortklauberei erscheinen, ist es aber durchaus nicht, denn die Veranstalterin sucht auf dem Wege des Wettbewerbs nicht nur gute Projekte, sondern auch den oder die zur *Ausführung fähigen Architekten*. Nun ist aber eine Firma, wie „Architektur-Bureau Kratzer“ keine Persönlichkeit, somit gar nicht teilnahmeberechtigt, sowenig wie Herr Kratzer selbst (was er übrigens durch seine Verfasser-Deklaration mit „Architektur-Bureau“ selbst zugibt!). Wenn aber sein „Bureau“ die Arbeit geleistet, so nenne er wenigstens den oder die Namen seiner fähigen Mitarbeiter, damit man deren Teilnahmeberechtigung feststellen kann. Herrn Kratzer aber kann der Kanton Graubünden, nach dem Urteil aller Sachverständigen, die ihn kennen, die Weiterbearbeitung des Kantonsspitals niemals anvertrauen (dies sage ich auch als Bündner, dem nur die Sache am Herzen liegt; aber auch die Architekten der Jury werden mir beipflichten).

Die S. I. A.-Wettbewerbs-Kommission (Gruppe Ostschweiz) hat die belastenden Beweis-Argumente nachgeprüft und den Eindruck gewonnen, dass sie zum grössten Teil stichhaltig sind; sie werden der ausschreibenden Behörde, bezw. der Jury zur Abklärung überwiesen, die um eine neue Preiszuteilung nicht herumkommen wird.

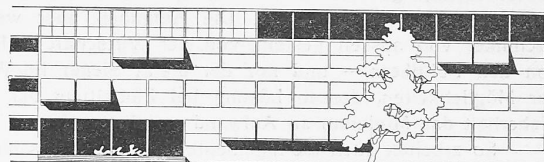
Sodann erweckt die auffallende Aehnlichkeit aller prämierten und angekauften Entwürfe mit dem *Vorprojekt* des Jury-Vorsitzenden erhebliche Bedenken, nicht zum wenigsten auch im Hinblick auf den laufenden Zürcher Spital-Wettbewerb und dessen Jury-Zusammensetzung. Die aus diesen jüngsten Erfahrungen hervorgegangenen grundsätzlichen Anträge einer ganzen Reihe von im Spitalbau erfahrenen und durch anerkannte Leistungen ausgewiesenen, in Chur aber erfolglos gebliebenen Bündner Architekten wird die Wettbewerbs-Kommission des S. I. A. zu behandeln haben. Carl Jegher.

## Die S. B. B.-Ingenieure vor dem Parlament.

Am 7. Juni d. J. hat der Chef des Eidg. Post und Eisenbahn-Departements, Bundespräsident Pilet-Golaz, anlässlich der Behandlung der S. B. B.-Rechnung pro 1933 (Defizit 48,8 Mill. Fr.) im Ständerat an die Adresse der S. B. B.-Ingenieure ein paar Unfreundlichkeiten gerichtet, die in unsern Kreisen weitherum peinliches Aufsehen erregt haben. Er sagte, mit Bezug auf die bevorstehende Reorganisation der S. B. B. (zum Zweck der Sanierung des Unternehmens durch seine Entpolitisierung), nach den Berichten der Tagespresse<sup>1)</sup> u. a., die Autonomie des Unternehmens müsse mit Charakter der jurist. Persönlichkeit hergestellt werden, die zu schwerfällige Organisation müsse geändert und noch weitere äussere, störende Einflüsse beseitigt werden. *Die Ingenieure und Techniker seien nicht die Leute, die in einem Unternehmen aufs Sparen halten, sie seien aufs Ausgeben eingestellt; ihnen gegenüber (!) sei der Grundsatz durchzuführen: die Einnahmen müssen die Ausgaben decken, was nicht in diese Regel hineingeht, wird nicht ausgeführt. Bei den S. B. B. überwogen eben die glänzenden Techniker, die immer nur konstruieren und konstruieren wollten! Es sei zu oft mit der grossen Kelle angerichtet worden, ob es sich nun um Sicherheitsanlagen oder um Bahngebäude handelte.* — Und im National-

<sup>1)</sup> Da das stenographische Bulletin nicht erhältlich war, müssen wir nach den Tageszeitungen zitieren: N. Z. Z. Nr. 1025 und 1099, Bund Nr. 260, Basler Nachrichten Nr. 152, die, dem Sinne nach zutreffend, die Vorwürfe in die Öffentlichkeit getragen.

## Wettbewerb Sanatorium Chrischona Basel (1933)



SÜDANSICHT

Entwurf Paul Hartmann, Luzern (vgl. S. B. Z. 30. IX. 1933). — 1 : 600.

rat hat der Herr Departementchef (am 18. Juni) zum gleichen Kapitel gesagt, nicht die Techniker, sondern die *Verwaltung* habe zu bestimmen, was geschieht. —

Im Ständerat hat unser Kollege Ing. H. Käser (Schaffhausen) die S. B. B.-Ingenieure gegenüber dem Vorwurf in Schutz genommen, sie trügen an der misslichen finanziellen Lage der S. B. B. eine Hauptschuld; schliesslich sei der gute Zustand der Bahn und ihr gutes Funktionieren der Hauptaktivposten der Techniker. Und im Nationalrat hat Ing. R. Gelpke die Verpolitisierung der S. B. B. als den Kern des Übels ins richtige Licht gerückt.

Das genügt aber nicht zur Rehabilitation der vor dem Parlament in ihrem Berufsansetzen unverdientermassen herabgewürdigten Ingenieure der S. B. B., so dankbar wir den beiden Kollegen in der Bundesversammlung für ihre Voten sind. Man braucht ja nicht alles was im Parlament parliert wird, auf die Goldwaage zu legen; wenn aber derartige Vorwürfe und in solcher Verallgemeinerung, dazu noch von so hoher Stelle erhoben werden, darf das Organ der höhern Technikerschaft dazu nicht schweigen. Es ist besonders bedauerlich, dass die Worte des Herrn Departementchef nicht etwa bloss rhetorisches Feuerwerk eines temperamentvollen welschen Juristen waren, sondern seine wirkliche Meinung zum Ausdruck bringen.

Wenn wir in die Geschichte des schweiz. Eisenbahnwesens zurückschauen, finden wir allerdings verfehlte und folgenschwere technische Werke mehr als genug. Aber *wer* hat sie gewollt und verwirklicht, von der Nationalbahn sel. bis zum Lötschberg usw.? Die Herren *Politiker*, bei denen die Juristen bekanntlich stets am stärksten vertreten waren, nicht aber die Techniker, die lediglich das einmal Beschlossene bestmöglich ausführten. Beim Bau der Gotthardbahn wurde gerade das zum Verhängnis, dass der grosse Alfr. Escher, ein Jurist, den massgebenden Einfluss des Ingenieurs (Thommen, 1872) in der Direktion nicht dulden wollte; und es waren *die Ingenieure* Bridel und Dietler, die in der Folge das (private!) Unternehmen wieder aufrichteten und zur Blüte brachten, zum Segen der Bahn und des Landes.<sup>1)</sup> — Und bei den S. B. B.: wer hat die Elektrifikation immer mehr beschleunigen wollen? es waren die politischen Vertreter der einzelnen, vermeintlich hintangesetzten Landesteile. Wer hat die verfrühte Inangriffnahme des Etzelwerkes der Generaldirektion aufgezwungen? — das Landesinteresse an der Arbeitsbeschaffung, das gleiche Moment, dem zuliebe z. B. die Anfertigung der Gittermasten für die Tragwerke löffelweise im ganzen Lande herum an kleine Werkstätten und Schlosser verteilt werden musste, statt dass man sie rationell im grossen fabrikmässig schuf, usw. Welche Mühe hatte die Generaldirektion, um z. B. den Bau der Surbtalbahn gegenüber dem Trommelfeuer der politischen Petenten wenigstens hintan zu halten! usw. Und wer hat den Bahnhof Enge so monumental statt in schlichter Sachlichkeit gewollt? Die Stadt Zürich, aber sicher nicht die Ingenieure, denen jetzt „die grosse Kelle“ bei den Bahnbauten vorgeworfen werden will. Und die Sicherungsanlagen, von denen erst jüngst der Werdegang in der so eminent wichtigen Zugsicherung gegen Ueberfahren von Haltesignalen hier berichtet wurde: seit über sieben Jahren dauern die gewissenhaften Versuche der S. B. B.-Ingenieure, um das beste System herauszufinden und es jetzt, mit verhältnismässig bescheidenen Kosten durchführen zu können.

Damit kommen wir zum schwersten der Vorwürfe: Die Ingenieure seien nicht aufs Sparen sondern aufs Ausgeben eingestellt! — Das *Gegenteil* ist wahr. Schon in den mathematischen Grundlagen wird dem Ingenieurstudenten als *Erstes* beigebracht, wie man Minima und Maxima einer Funktion bestimmt; denn das

<sup>1)</sup> Vgl. S. B. Z. Band 99, S. 292: „Fünfzig Jahre Gotthardbahn“.