

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 119/120 (1942)  
**Heft:** 23

## **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:** 04.02.2026

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

**Wärmepump-Ergänzungswerk des FHK Zürich.** Das Fernheiz-Kraftwerk (FHK) der E.T.H.<sup>1)</sup> erhält eine wertvolle Erweiterung durch den Bau eines Wärmepump-Ergänzungswerks, als dessen Wärmespender in der Grössenordnung von etwa 5 Mio kcal/h die Limmat dient. Sobald der vorläufige Entwurf (von dem in der Tagespresse die Rede war) bereinigt sein wird, werden wir Genaueres darüber berichten können. Das Werk soll schon auf die nächste Heizperiode in Betrieb kommen.

## WETTBEWERBE

**Gestaltung des Ebnet-Areals in Herisau** (Bd. 118, S. 282). Das Preisgericht hat unter 34 eingereichten Entwürfen 10 im ersten und 9 im zweiten Rundgang ausgeschieden und unter den verbleibenden folgende *prämiiert*:

1. Preis (3000 Fr.) Entwurf von Ernst Hänni & Sohn, St. Gallen.
2. Preis (2500 Fr.) Entwurf von Heinrich Riek, St. Gallen.
3. Preis (1800 Fr.) Entwurf von Eduardo del Fabro, St. Gallen.
4. Preis (1700 Fr.) Entwurf von Paul Schmalz, Rheineck.

**Ankäufe:** Wegen schweren Programmverlustes von der Prämierung ausgeschlossen, aber wegen seiner hohen künstlerischen Haltung sowie unmittelbarer Brauchbarkeit für 1650 Fr. angekauft wurde der Entwurf von H. Brunner (Wattwil). Ferner wurden angekauft für je 950 Fr. die Entwürfe von Ziegler & Balmer (St. Gallen und Herisau), Dorothee David (St. Gallen) und Heinr. Lutzemann (Herisau).

### Entschädigungen erhielten:

- je 800 Fr. Alfr. Altherr (Zürich), Paul Truniger (Wil), Jean Leo Huber (St. Gallen);  
 je 600 Fr. Karl Zöllig (Flawil), Hans App (Rorschach) mit Fritz Engler (St. Gallen), Karl Flatz (Zürich);  
 je 300 Fr. Hans Lorenz (St. Gallen), Viktor Schäfer (Rapperswil), Jak. Hartmann (Neu St. Johann), Louis Lobeck (Herisau), Willi Schuchter (St. Gallen), Emil Kobler (Appenzell), Fritz Brauen (Bronschhofen), H. U. Hohl (Herisau), E. Winzeler & Sohn mit Gartenarchitekt F. Siebrecht-Hahn (St. Gallen).

Sämtliche Entwürfe sind noch bis Mittwoch, 10. Juni im Kasinoaal in Herisau ausgestellt, zu besichtigen von 10 bis 12 h und von 13 bis 19 h.

**Billige Wohnhaustypen für Luzern.** Der Stadtrat von Luzern eröffnet unter den vor dem 1. Juni 1941 im Kanton Luzern niedergelassenen, sowie den im Kanton Luzern heimatberechtigten Fachleuten einen Wettbewerb für Bebauungsvorschläge und Wohnhaustypen in billiger Preislage zur Gewinnung von praktischen Vorschlägen für eine wirksame Bekämpfung der Wohnungsnot. Als Fachleute amten im Preisgericht die Architekten A. Hoehel (Genf), A. Kellermüller (Winterthur), A. Ramseyer (Luzern), R. Steiger (Zürich), Stadtbmstr. R. Türlir und Stadt-Ing. H. von Moos (Luzern). Dem Preisgericht stehen zur Prämierung der sechs bis acht besten Arbeiten 12000 Fr. zur Verfügung. Einreichungstermin 3. August, Anfragen bis 20. Juli d. J. Eine Fristverlängerung ist ausgeschlossen. Programm und Unterlagen sind auf der Baudirektion der Stadt Luzern, Planauflage, Bureau 84, erhältlich. Für die Unterlagen ist der Betrag von 20 Fr. zu hinterlegen.

**Wettbewerb Bebauungsplan Pfäffikon (Zch.).** Das Programm für diesen, in Nr. 22 der SBZ (Anzeigezeitung 7) ausgeschriebenen Wettbewerb verstösst gegen die Wettbewerbs-Grundsätze des S. I. A. Das Programm ist der Geschäftsstelle des S. I. A. leider nicht zur Ueberprüfung und Genehmigung unterbreitet worden, wie es Ziff. 2 der Grundsätze der ausschreibenden Behörde zur Pflicht macht. Bis zur nachträglichen Bereinigung wird daher dieser Wettbewerb für die Mitglieder des S. I. A. und des BSA *gesperrt*.

Namens der W. K. Gruppe Schweizer  
Der Obmann

## LITERATUR

**Die Gürbetalbahn (Bern-Belp-Thun).** Von Prof. Dr. iur. F. Volmar. Heft 5 der «Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswirtschaft», herausgegeben von Dr. iur. F. Volmar, Professor an der Universität Bern, unter Mitwirkung von Dr. iur. F. Hess, Direktor des Kreises III der SBB, Ing. Dr. H. Hunziker, Gen.-Dir. PTT, und Ing. P. Kradolfer, Gen.-Dir. der SBB. Bern 1941, Verlag Stämpfli & Cie. Preis geh. 8 Fr. (Heft 1 bis 4 vgl. «SBZ» Bd. 118, S. 25, 67, 304 und Bd. 119, S. 69.)

Am 40. Geburtstag der Gürbetalbahn im Jahre 1940 beschloss deren Direktion, die Geschichte dieser Bahn von ihrer Entstehung an bis auf diesen Zeitpunkt schreiben zu lassen, und sie beauftragte damit Prof. Volmar, den derzeitigen Direktor

<sup>1)</sup> Beschrieben in Bd. 106, S. 141\* und 205\*.

der BLS, die den Betrieb dieser Nebenbahn besorgt. Dieser Veröffentlichung kommt aber nicht nur historische Bedeutung zu. Wie der Verfasser selbst im Vorwort sagt, verfolgt sie vielmehr auch noch den praktischen Zweck, angesichts der in die Wege geleiteten Sanierung von Privatbahnen mit Bundeshilfe, zu zeigen, was die Gürbetalbahn für die durch sie durchgezogene Gegend bedeutet und auf welch grosse wirtschaftliche und kulturelle Leistungen sie zurückblicken kann.

Die Geschichte einzelner Bahnlinien, zumal verhältnismässig kleiner Nebenbahnen, bietet im allgemeinen ein regeres Interesse nur für Eisenbahnfachleute oder höchstens für weitere, an der beschriebenen Bahn direkt interessierte Kreise. Die vorliegende Geschichte der Gürbetalbahn verdient aber doch die Aufmerksamkeit aller, die den Problemen des Verkehrs tiefer auf den Grund gehen wollen. Sie zeigt, was heute, im Zeitalter der Automobilkonkurrenz, zu oft vergessen wird, dass die Eisenbahnen nicht nur aus Spekulation, finanzieller oder politischer, erstellt werden, sondern einem tiefen wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnis der Bevölkerung ihre Entstehung verdanken. Besonders eindrucksvoll ist Kapitel VII, das die Wirkung der Gürbetalbahn auf die Volkswirtschaft des Gürbetals behandelt. Es wird dabei an die zahlreichen Eisenbahner-Versammlungen erinnert, die in den 80er Jahren und später im Kanton Bern stattfanden, sowie an die Diskussionen im Grossen Rat und die sonstigen Anstrengungen, die im ganzen Kanton gemacht wurden, um zu einem engmaschigen Eisenbahnnetz zu gelangen. Es war das Volk, das den Bau der bernischen Dekretsbahnen geradezu erzwang, weil er für die Volkswirtschaft eine Notwendigkeit war. Statistische Angaben zeigen sodann den ungeheuren Aufschwung, den die Wirtschaft des Kantons durch die Dekretsbahnen im allgemeinen und die des Gürbetals im besonderen durch die GTB erhielt. Wir wollen hier nicht näher darauf eingehen, die Zahlen sind aber eindrucksvoll.

Die Entstehungsgeschichte der GTB ist insofern instruktiv, als sie zeigt, wie wenig die Bedürfnisse des Kantons Bern durch die SCB seinerzeit berücksichtigt wurden, was den Kanton veranlasste, den Ausbau seines Eisenbahnnetzes selber in die Hand zu nehmen und zur Folge hatte, dass heute das bernische Dekretsbahnnetz doppelt so umfangreich ist als das Bundesbahnnetz im Kanton Bern.

Die Gürbetalbahn ist bis auf einen kleinen Betrag ausschliesslich ein Unternehmen der öffentlichen Hand und durch die öffentliche Hand, vorweg den Kanton Bern, finanziert. Sie wurde auch immer als gemeinnütziges Unternehmen verwaltet. Von Anfang an hatte sie mit Schwierigkeiten zu kämpfen; beide Endstationen, Bern und Thun, gehören den SBB und parallel zu ihr läuft die kürzere Hauptlinie über Münsingen. Trotzdem war die GTB imstande, bis zum Jahre 1918 einen geordneten Finanzhaushalt aufrecht zu erhalten; sie wurde aber, wie noch andere Linien in ähnlicher Lage — nicht nur im Kanton Bern — durch eine übersteuerte, ihr durch die Regierung zur Unzeit aufgezwungene Elektrifikation derart belastet, dass sie seither nicht mehr imstande ist, die Gewinn- und Verlustrechnung auszugleichen. Dazu kam nach dem Krieg 1914/18 die Autokonkurrenz. Für andere Verwaltungen ist von Interesse, wie die GTB durch Einführung von Leichttriebwagen ihren Betrieb zu verbilligen sucht.

Es würde zu weit führen, hier auf Einzelheiten einzutreten. Das Buch (264 Seiten) wird aber für jeden von Interesse sein, der entweder mit der Verwaltung einer Nebenbahn zu tun hat oder sich sonst mit den heute so aktuellen verkehrswirtschaftlichen Fragen beschäftigt.

C. Andreade.

**Space, Time and Architecture.** By Sigfried Giedion. 600 pages with 321 figures. Cambridge, Harvard University, Mass. U. S. A. 1941. Price 5 \$.

Das Buch ist der Niederschlag von Vorlesungen, die der Verfasser an der Harvard University hielt, es ist die englische Uebersetzung des deutschen Manuskripts und auch für den lesbar, der die englische Sprache nur von der Mittelschule her kennt. Das hochklingende Thema — Raum, Zeit und Architektur — wird im Untertitel deutlicher umschrieben: Wachstum einer neuen Tradition. Giedion glaubt, dass die Widersprüche unserer Zeit nur scheinbare sind und will am Beispiel der Architektur die hinter den Gegensätzen wirkenden synthetischen Kräfte, die für unsere Epoche grundlegenden Elemente aufzeigen und sie von den Uebergangsfaktoren scheiden. Als grundlegende Tendenzen bezeichnet er jene, die trotz zeitweisem Verschwinden und Unterdrücktsein immer wiederkehren, z. B. in der Architektur die geschwungene Wand (Spätbarock, Städtebau in Bath, Le Corbusiers Projekt für Algier), das gestaltende Gegenüberstellen von Natur und Haus mit Versailles als Anfang, oder die neuen Konstruktionsmöglichkeiten mit Eisen und Beton, die Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Solche Elemente schaffen die neue Tradition. Giedion hat ein aussergewöhnliches und seltenes Material zusammengetragen, um seine