

# Ein Ferienhaus ob Ascona am Langensee: Architekten Scherrer & Meyer, Schaffhausen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53885>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Abb. 11. Durchblick durch Eingangshalle

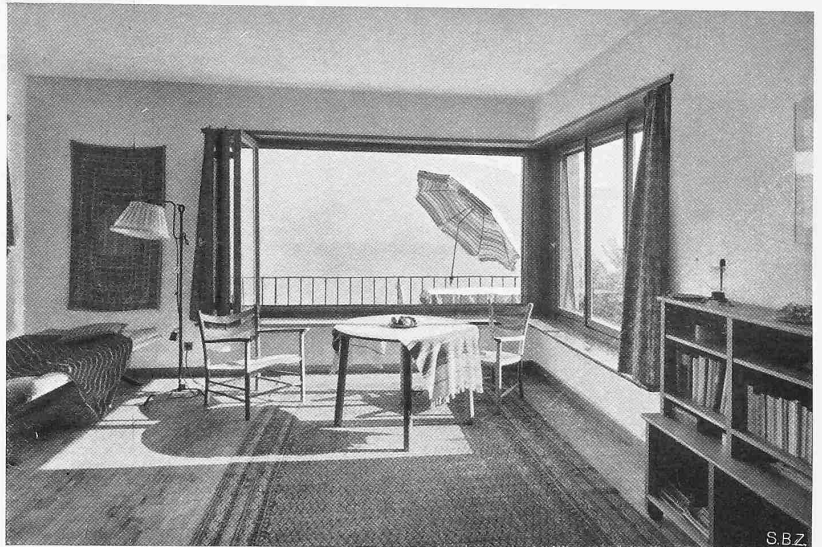


Abb. 12. Der grosse Wohnraum, gegen Süden

schwil; 9. Winterthur-Frauenfeld-Kreuzlingen; 10. Basel-Zürich-Chur; 11. Les Verrières-Neuenburg-Bern; 12. Boncourt-Delsberg-Biel-Bern-Thun-Spiez; 13. Zürich-Cham-Luzern-Stansstad; 14. St. Margrethen-Sargans; 15. Vevey-Châtel St. Denis-Fryburg-Bern-Luzern; 16. Arth-Pfäffikon-Rapperswil-Ricken-Lichtensteig-Herisau-Gossau. Diese Strassen bilden das von der Fachkommission in ihrem Bericht vorgeschlagene Strassennetz.

Zollikon, Dezember 1943.

C. Andreae

## Ein Ferienhaus ob Ascona am Langensee

Architekten SCHERRER & MEYER, Schaffhausen

Direkt über Ascona, an der Strasse, die zum Monte Verità hinaufführt und quer zu ihr, stand ein kleiner, ausgebrannter und notdürftig wieder eingedeckter kleiner Stall. Das Gelände fiel von der Strasse in steiler Böschung auf eine kleine, etwa 3 m tiefer liegende Terrasse, dann über eine von wildem Gestrüpp überwucherte, 5 m hohe Felswand auf eine zweite, grössere hinunter. Eine Situation, die in Verbindung mit der landschaftlich herrlichen Lage zum vornherein reiche Möglichkeiten der Gestaltung auch für eine bescheidene Bauaufgabe enthielt (vergl. Plan Abb. 1).

Die Lösung ist aus den Plänen und Bildern ersichtlich: Der Ziegenstall «avancierte» zur Garage, musste aber, da er zu nahe an der Strasse lag, der besseren Uebersichtlichkeit der Ausfahrt wegen verkürzt werden. Doch blieb das Dach und wurde auf zwei Granitstäben abgestützt. Das Untergeschoss, das ungefähr zur Hälfte mit anstehendem Fels ausgefüllt war, der äusserst vorsichtig ausgebrochen und ausgesprengt werden musste, nahm Küche, Bad und Keller auf. Daran schliesst sich auf demselben Niveau, über die Felswand hinausreichend, hangwärts das grosse Wohnzimmer an. Ein in sichtbarem Granitmauerwerk aufgeführtes Wandstück unterteilt es lose in zwei Hälften: die vordere öffnet sich weit gegen die prächtige Landschaft des Langensees, die hintere versammelt die Familie um den Esstisch und im Winter an den Kachelofen (Abb. 12 und 13).

Ein zweiter Flügel, im rechten Winkel zum ersten und damit parallel zur Strasse, enthält neben der kleinen Eingangshalle vier Schlafzimmer, die sich alle nach einer Pergola öffnen und untereinander nur durch schmale Türen verbunden sind. Ein kleiner Brunnen schliesst die Pergola ab und eine Schutzmauer gegen die Inverna, den hauptsächlich in der kühleren Jahreszeit oft unangenehm auftretenden Südwind, bildet mit den beiden Gebäudeflügeln einen intimen Gartenhof und idealen Sonnenfang (Abb. 6 und 7).

Die vielfältigen Möglichkeiten, die das bewegte Gelände der Gestaltung des Gartens bietet, werden erst mit der Zeit vollständig ausgewertet werden, macht doch das Tessin mit seiner reichen Flora und dem raschen Wachstum der Pflanzen die Anlage, Pflege und Bändigung des Gartens zur Quelle besonderer Freude. Ein grosses Planschbecken am Fuss der Felswand entschädigt für den etwas weiten Abstand vom See.

Die typischen Materialien: Granitmauerwerk und Holz. Auf gute Isolation wurde Wert gelegt.

## Zur Revision des schweizerischen Patentrechtes

Die «Schweizergruppe des Internationalen Verbandes für gewerblichen Rechtsschutz» hielt am 20. Januar 1944 in Bern unter dem Vorsitz ihres Präsidenten Dr. A. Martin-Achard, Genf, eine von rd. 60 Mitgliedern und Gästen besuchte Diskussionsstagung über die Revision unserer heutigen Patentrechtsgesetzgebung und -Rechtsprechung ab. Ein längeres Referat von Rechtsanwalt W. Müller, Zürich, hatte die Aufgabe, alle der Revision bedürftigen Punkte in Erinnerung zu rufen und erste Vorschläge vorzubringen, woran sich dann eine gut benützte Diskussion anschloss. Wir wollen versuchen, die vorgebrachten und diskutierten Punkte auch für den Nichtspezialisten einigermaßen verständlich und zusammenhängend darzulegen, wobei man sich, wie der Referent, wohl am besten an die Reihenfolge im Gesetze selbst hält.

Das eidg. Justiz- und Polizeidepartement, dem das Patentamt untersteht, beabsichtigt, im Laufe des Jahres einen ersten Revisionsentwurf vorzulegen, nachdem schon zahlreiche Wünsche interessierter Kreise, vor allem eine Eingabe des tagenden Verbandes selbst, schon fünfzehn und mehr Jahre unerledigt geblieben seien. Allerdings hätte diese Verzögerung auch ihre Vorteile gezeitigt. Die rege Entwicklung auf dem weiten Gebiete des Patentwesens, das neue eidg. Strafgesetz, das Gesetz über den unlauteren Wettbewerb, Änderungen im Organisationsgesetz des Bundesgerichtes, die sehr aktive Teilnahme der Industrie an allen Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes und des Wettbewerbs hätten einen für die Revision recht fruchtbaren Boden geschaffen.

Neunzig Staaten kennen den Patentschutz, keiner ist in der Lage, eine Erfindung einwandfrei zu definieren. Eine Definition erscheint unmöglich, fordert schon Werturteile und verschiebt sich mit der Entwicklung der Technik. Die drei geläufigsten Forderungen: Neuheit, Erfindungshöhe und technischer Fortschritt greifen ineinander, sind schwer zu bewerten und vielen Schwankungen unterworfen. Ganz besonders gelte das vom Begriff der Erfindungshöhe, der meistens der schöpferischen Idee gleichgestellt werde, damit aber noch kein Kriterium schaffe oder das Patentrecht fördere, ganz im Gegenteil einer Inflation der Patentrechtsprechung gerufen habe, in der das Wesen der Technik verkannt, geleugnet werde. Der Referent verweist auf die Zufallserfindungen, bei denen die schöpferische Idee höchstens darin bestanden habe, nicht achtlos an einem unbekanntem Effekte vorbeigegangen zu sein, das Sonderbare als möglichen Ausgangspunkt einer Neuerung erkannt zu haben. Technik sei nicht Gedanke, sondern Verkörperung; nicht Worte, sondern Tat; nicht der schöpferische Gedanke, der bei irgendeiner Gelegenheit von einem gelehrten Literaten ausgesprochen oder gedruckt werde, sondern seine Umsetzung in die Praxis sei schwierig und verdiene den Schutz. Willkürliche, subjektive Werturteile seien für die zahlreichen, uneinheitlichen, widersprechenden Entscheidungen über das Vorliegen einer Erfindung verantwortlich, daher die weitgehende Unzufriedenheit bei allen vom Patentwesen berührten Kreisen.

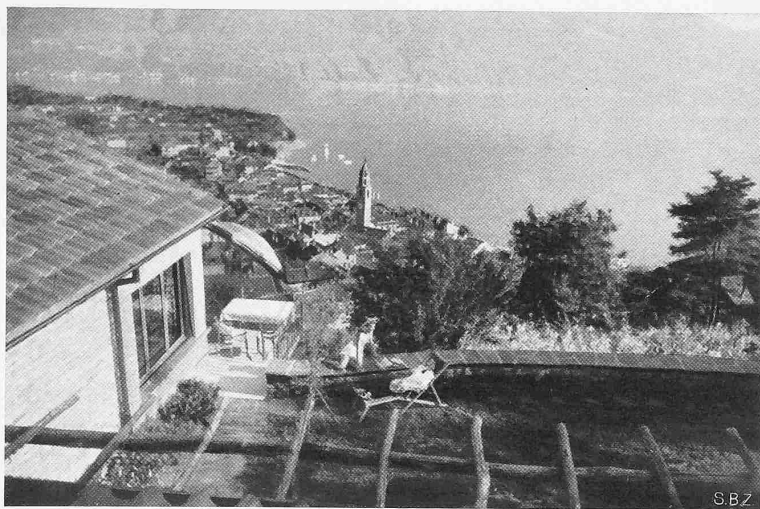


Abb. 2. Tiefblick auf Ascona und den Langensee



Abb. 3. Als Garage umgebauter Ziegenstall; Eingang

die vorgeschlagene Dimensionierung der einzelnen Strassen. Gestützt auf Beobachtungen und Zählungen der VSS wird die Kapazität der zwei- bzw. dreispurigen Strassen höher eingeschätzt, und es wird auch der Standpunkt vertreten, dass sich die Dimensionierung der Strassen nicht nach den nur selten auftretenden Spitzen zu richten brauche. Ausserdem wird aber auch das dem Ausbau zugrunde gelegte Verkehrsvolumen beanstandet. Objektiv betrachtet, lassen sich diese Einwände, namentlich der zweite, nicht ohne weiteres zurückweisen. Zu prophezeien, was nach dem Krieg geschehen werde, ist schwer, und man kann hierüber in guten Treuen verschiedener Ansicht sein. Es ist aber wirklich nicht ohne weiteres verständlich, wie die Experten für die Zukunft mit einer Autodichtigkeit von 1 Wagen auf 20 Einwohner rechnen können, wenn sich vor dem Krieg die entsprechende Kurve asymptotisch der Relation 1:38 näherte (Abb. 3). Kann wirklich nach dem Krieg mit einer um so viel grösseren Autodichte gerechnet werden? Das von den Experten angenommene Verhältnis ist mehr als das Doppelte als das von 1936 und beinahe das Doppelte von dem, welchem wir uns vor dem Krieg *asymptotisch* näherten, ohne dass dieser grosse Sprung im Bericht überzeugend begründet wäre. Europa ist ringsherum verarmt und zerstört. Unser Land ist durch den Krieg mit einer Riesenschuld belastet, durch deren Abtragung unsere Wirtschaft auf Jahrzehnte hinaus schwer belastet sein wird. Touristen- und Luxusverkehr wird man wenig mehr kennen. Wohl werden viele heute stillliegende Autos nach dem Krieg wieder aus ihren Garagen hervorkommen, aber gewiss nicht alle. Dass sich ihre Zahl in absehbarer Zeit gar ver-

doppeln werde, ist undenkbar. Nimmt man — obschon 1 Wagen auf 38 Einwohner für unsere Grössen-, topographischen und Wirtschaftsverhältnisse der Sättigungsgrad zu sein scheint — sicherheitshalber ein etwas stärkeres Verhältnis, etwa 1:35 oder gar 1:30, an, so kommt man durch entsprechende Umrechnung der von den Experten angegebenen Verkehrsmengen nach den von ihnen selbst angewandten Methoden zu einer ganz wesentlichen Verminderung der dreispurigen Längen, die eine nicht gering zu schätzende Kostenreduktion darstellt. Wohl muss man grosszügig in die Zukunft blicken, ansonst sich Ersparnisse später leicht in vermehrte Unkosten verwandeln können. Aber das hat seine Grenzen. Das lehren die Geschichte und die heutige Lage unserer Eisenbahnen und unserer Fremdenindustrie, wo auch «gross» gesehen wurde. Die technische Entwicklung der Verkehrsmittel ist so im Fluss — man denke nur daran, was allein unsere Generation in dieser Hinsicht erlebte! —, dass, bis der Strassenverkehr das von den Experten angenommene Ausmass erreicht haben könnte, das Automobil längst überholt sein wird — jedenfalls für den Fernverkehr.

Es ist in der Presse auch angedeutet worden, dass der Ausbau des Strassennetzes unter Berücksichtigung des Problems Schiene/Strasse zu planen sei. Gewiss. Dieses lag jedoch nicht in der Aufgabe der Kommission, die sich nur über den technisch rationellen Strassenausbau zu äussern hatte. Es wird Sache der politischen Behörden sein, zu entscheiden, wie grosse Investitionen für die Förderung des Strassenverkehrs verantwortet werden können, solange die in unsern Eisenbahnen investierten rd. 4 Mia gefährdet sind. Der dringend notwendige



Abb. 6. Die Wohnterrasse gegen Nordost

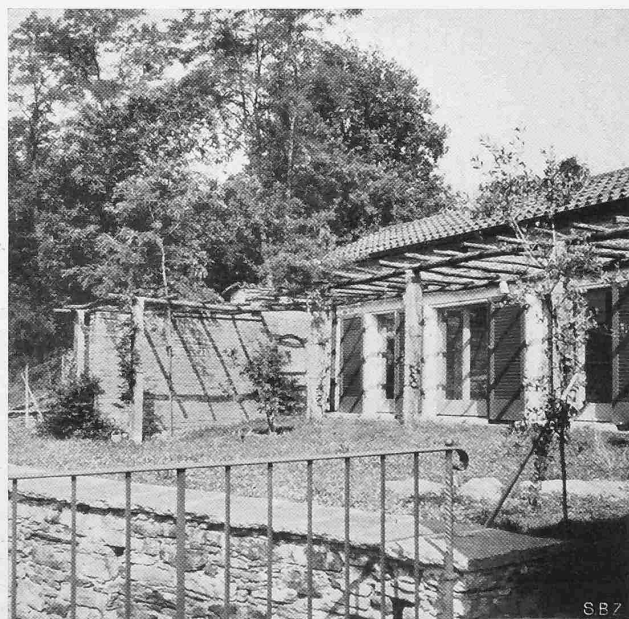


Abb. 7. Die Wohnterrasse gegen Nordwest





Abb. 6 Gesamtbild aus Westen (Garten im Bau, Phot. Gebr. Mertens)

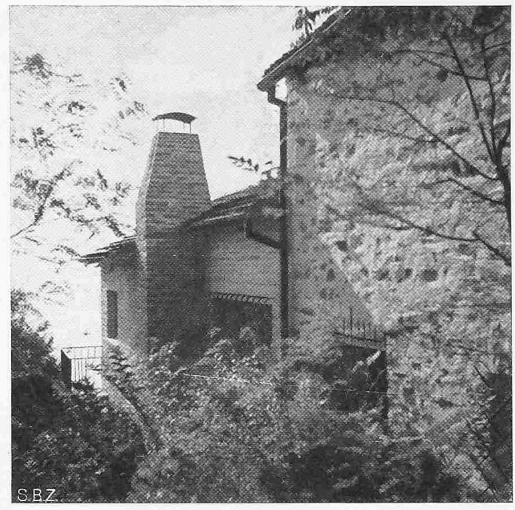


Abb. 5. Streifbild der Ostwand, gegen Süden

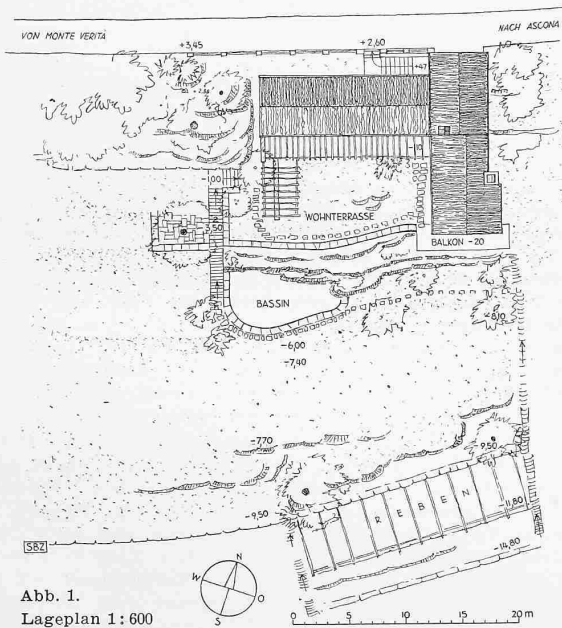


Abb. 1. Lageplan 1: 600

Schutz der Bahnen wird aber viel weniger durch Hintanhaltens eines rationellen Ausbaues des Strassenetzes erreicht werden, als vielmehr durch die Sanierung der Bundes- und Privatbahnen, die diese in die Lage versetzen soll, ihre finanzielle Struktur und ihren technischen Apparat konkurrenzfähig zu gestalten, sowie durch die baldige Schaffung einer Verkehrsordnung<sup>4)</sup> und durch die in Vorbereitung befindliche Anpassung der veralteten, auf nicht mehr bestehenden Voraussetzungen aufgebauten Eisenbahngesetzgebung, die den Bahnen zahlreiche, nicht mehr gerechtfertigte Lasten aufbürdet, an die gegenwärtige Situation<sup>5)</sup>.

Aber selbst wenn man betreffend die Ausbaugrösse anderer Ansicht sein kann, muss anerkannt werden, dass die Kommission ihre Aufgabe in anerkannter Weise gelöst hat. Ihr Bericht ist so gründlich und übersichtlich, dass sich die Vorschläge auch unter veränderten Annahmen leicht umrechnen lassen, und ihr Bericht eine gute Unterlage für alle weiteren Arbeiten bildet. Anfangs Dezember 1943 hat denn auch der Bundesrat, wie aus der Tagespresse ersichtlich war, beschlossen, den Ausbau der folgenden Strassen in das Arbeitsbeschaffungsprogramm aufzunehmen: 1. Genf-Bern-St. Gallen-St. Margrethen; 2. Basel-Olten-Brunnen; 3. Biasca-Chiasso; 4. Barga-Schaffhausen-Winterthur; 5. Zürich-Arth; 6. Bellinzona-Magadino-Dirinella (Gambarogno); 7. Vallorbe-Lausanne-Brig; 8. Yverdon-Neuenburg-Solothurn-Aarau-Hunzen-

<sup>4)</sup> Vgl.: H. R. Meyer: Das Problem Schiene/Strasse, Bern 1940, und SBZ 1941, Bd. 118, S. 67.

<sup>5)</sup> Vgl.: W. Spörri: Die Lasten und Leistungen der schweizerischen Eisenbahnen für Staat, Volk und Wirtschaft, Bern 1941, und SBZ 1942, Bd. 119, S. 69.



Abb. 8. Seeseitiger Teil der Ostfront (Wohnzimmer-Fenster)



Abb. 8. Mittlerer Teil der Ostfront (Essnische-Fenster)



Abb. 13. Kaminecke im Wohnraum und Essnische mit Kachelofen

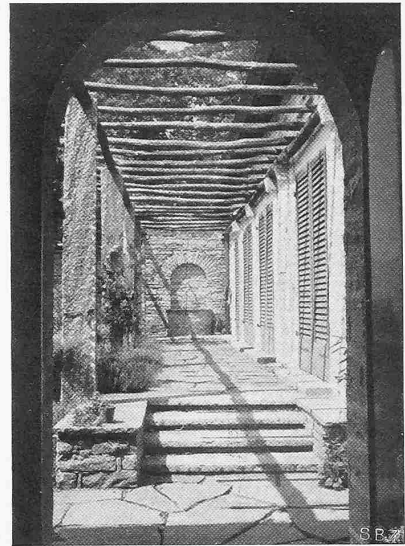


Abb. 14. Pergola vor den Schlafzimmern

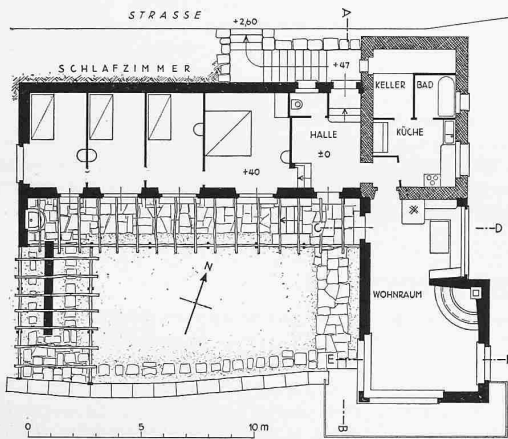


Abb. 10. Ferienhaus ob Ascona, Arch. SCHERRER & MEYER, Schaffhausen. — Risse 1: 300

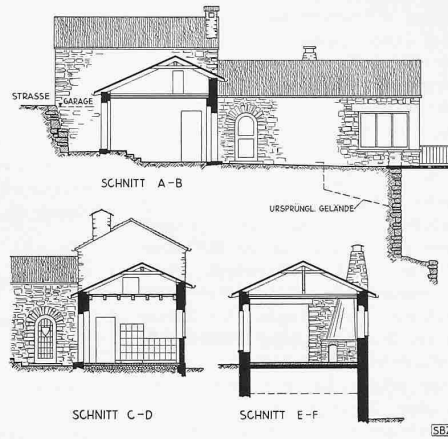


Abb. 1, 11 bis 14  
Phot. Steinemann, Locarno

hinterstehe. Der tatsächliche Erfinder, der die grösste geistige Tätigkeit geleistet habe, verdiene bessern Schutz, nicht nur die bloss verwertende Industrie, der es erklärlicherweise mehr um Konkurrenzschutz gehe. Man müsste auch unterscheiden zwischen Werkerfindungen als Leistung mehrerer und der persönlichen Erfindung eines Einzelnen.

Von bundesrichtlicher Seite wird die Stellung der Richter beleuchtet, die klare Kriterien benötigten, also stetige Verfeinerungen der Erfindungsbegriffe, weshalb diese auch nicht im Gesetze verankert werden dürfen. Die fachliche Unzuständigkeit von Gerichten und ungenügende Zusammenarbeit mit und sorgfältigste Auswahl unter den Experten, lasse einen Patentgerichtshof für alle Patentsstreitigkeiten in erster Instanz als wünschenswert erscheinen, das Bundesgericht aber müsste Berufungsinstanz bleiben und sich nicht nur mit formellen, sondern auch mit Tatbestandsfragen, völlig frei von der Vorinstanz, befassen dürfen; leider sei das neue Organisationsgesetz des Bundesgerichtes hier wiederum auf halbem Wege stehen geblieben, da wohl ein neuer Experte bestellt und Augenscheine gemacht werden könnten, die Bindung an die Vorinstanz und den kant. Experten jedoch nicht gelöst sei. Dieser Patentgerichtshof müsste aber unabhängig vom Patentamt (als Verwaltungsbehörde) bleiben und sich auch nicht zu viel auf die eigene Zuständigkeit einbilden, weil kein Gericht alles beherrschen und unabhängig von wirklichen Fachexperten existieren könne. Von industrieller Seite wird auf die beschränkte Auswahl von freien Experten hingewiesen, die Spezialisten in der Industrie seien den Hochschuldozenten meist eine Nasenlänge voraus. Die meisten Erfindungen seien eben doch das Produkt angestrenzter, rastloser Versuche mit beträchtlichem finanziellem Wagnis oder dann Ergebnis kleiner, stufenweiser Verbesserungen, also Arbeit vieler, und nicht das Zufallsergebnis genialer Einfälle oder Entdeckungen eines Einzelnen.

Es wird einem Fachgericht, einem Patentgerichtshof, als erster Instanz an Stelle der Kantonsgerichte gerufen; das Bundesgericht solle Berufungsinstanz bleiben, ähnlich wie bei anderen bereits bestehenden Spezialgerichten. Der «Lotteriencharakter» eines Patentprozesses, verursacht durch: fachliche Unzuständigkeit vieler Richter; völlige Abhängigkeit derselben von den Experten; umständliche, zeitraubende, jeder Verschleppungstaktik offene Prozessverfahren, müssten durch eine speditive, fachlich zuständige Organisation abgelöst werden.

Ein Lösungsvorschlag ginge dahin, dem Patentamt eine sog. Nichtigkeits-Abteilung, eine Sektion für Nichtigkeitsklagen, mit Fachrichtern aus Beamten des Patentamtes (spez. für formelle Fragen) und Fachexperten aller Gebiete (spez. für materielle Fragen), anzugliedern. Diese Abteilung ersetzte die oft geforderte, viel zu umständliche und kostspielige Vorprüfung, deren sehr viele Anmeldungen gar nichts wert wären. Auch die Vorprüfungsländer hätten nicht lauter gute Erfahrungen gemacht; die rasche Entwicklung der Technik und die Papierflut der Welt lasse eine zuverlässige Vorprüfung je länger desto unmöglicher werden. Ein einfaches, speditives Nichtigkeitsverfahren ermögliche die so wünschenswerte direkte Auseinandersetzung unter wirklichen Interessenten und gäbe die einwandfreie Beurteilung der Erfindung. Die Patentverletzungsklage könne den Kantonsgerichten überlassen bleiben, ausgenommen natürlich allfällige Nichtigkeitsreden.

Die Abwertung der geistigen Idee zugunsten der technischen Handlung wird jedoch nicht allgemein befürwortet. Jene stehe schliesslich an der Basis jedes Kunst-, Literatur- und gewerblichen Rechtsschutzes. Da das Patent eine gewisse Monopolstellung verschaffe, der Zeitgeist sich aber gegen solche stelle, dürfe diese nur beansprucht werden, wenn wirklich eine genügende geistige Schöpfung und nicht nur eine zufällige oder mühsam erprobte kleine Verbesserung da-

im Gesetze verankert werden dürfen. Die fachliche Unzuständigkeit von Gerichten und ungenügende Zusammenarbeit mit und sorgfältigste Auswahl unter den Experten, lasse einen Patentgerichtshof für alle Patentsstreitigkeiten in erster Instanz als wünschenswert erscheinen, das Bundesgericht aber müsste Berufungsinstanz bleiben und sich nicht nur mit formellen, sondern auch mit Tatbestandsfragen, völlig frei von der Vorinstanz, befassen dürfen; leider sei das neue Organisationsgesetz des Bundesgerichtes hier wiederum auf halbem Wege stehen geblieben, da wohl ein neuer Experte bestellt und Augenscheine gemacht werden könnten, die Bindung an die Vorinstanz und den kant. Experten jedoch nicht gelöst sei. Dieser Patentgerichtshof müsste aber unabhängig vom Patentamt (als Verwaltungsbehörde) bleiben und sich auch nicht zu viel auf die eigene Zuständigkeit einbilden, weil kein Gericht alles beherrschen und unabhängig von wirklichen Fachexperten existieren könne. Von industrieller Seite wird auf die beschränkte Auswahl von freien Experten hingewiesen, die Spezialisten in der Industrie seien den Hochschuldozenten meist eine Nasenlänge voraus. Die meisten Erfindungen seien eben doch das Produkt angestrenzter, rastloser Versuche mit beträchtlichem finanziellem Wagnis oder dann Ergebnis kleiner, stufenweiser Verbesserungen, also Arbeit vieler, und nicht das Zufallsergebnis genialer Einfälle oder Entdeckungen eines Einzelnen.

Wenn man auch allgemein einem Spezialgericht für Patentfragen, mindestens einer sog. Nichtigkeits-Abteilung, positiv gegenüberstand, so fehlten doch nicht die Hinweise auf die grossen Schwierigkeiten einer baldigen Verwirklichung, begründet im föderativen Aufbau unseres Staates und in der Existenzsicherung vieler Rechtsanwälte. Als Mindest Erfolg sollte aber doch eine bessere Ordnung in der Patenterteilungspraxis und eine «Vorprüfung auf Antrag» durch das Patentamt erreicht werden.