

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 31

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: 22.02.2026

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

MITTEILUNGEN

Die Normung in russischen Fabrikbetrieben. In Russland sind die von der allrussischen Normenkommission aufgestellten GOST-Normen obligatorisch; wer dagegen wesentlich verstößt, wird als Saboteur der Volkswirtschaft mit Gefängnis bestraft. Nicht genormte Erzeugnisse werden nicht fabriziert, auch nicht im Gewerbe, da dieses seit 1932 unterdrückt wurde. Es ist klar, dass in einem solchen Land der Normung eine ausserordentliche Bedeutung zukommt. Sie bedeutet nicht, wie bei uns, nur einen Vorschlag, den die Produzenten nach ihrem freien Willen befolgen können, sondern einen Teil der Gesetzgebung. Ing. H. Pfister, Zürich, berichtet hierüber in «Industrielle Organisation» Nr. 4, 1948. Die im Jahre 1926 gegründete allrussische Normenkommission (WKS) gab in der Folge die OST-Normen heraus. Im Jahre 1940 wurde eine zentrale staatliche allrussische Normenkommission geschaffen, die dem Ministerrat der Sowjetunion direkt unterstellt ist. Bis Mitte 1946 sind insgesamt 7500 Normenblätter herausgekommen, eine sehr respektbare Leistung! Der Autor schildert die Organisation des Normenbureau einer Maschinenfabrik mittlerer Grösse und erwähnt dabei, dass die im Zusammenhang mit der Normung durchgeführte Rationalisierung eine Selbstkostensenkung bis zu 50% brachte. Dies war selbstverständlich nur unter den besonderen in Russland herrschenden Zuständen möglich, wo auch heute noch eine ausgesprochene Mangelwirtschaft auf fast allen Gebieten herrscht und Wünsche des Konsumenten grundsätzlich nicht berücksichtigt werden. Mit den Normen sind auch die Selbstkosten und die Preise festgelegt. Jeder Änderungsvorschlag muss über den langen und zeitraubenden Weg der staatlichen Bureaucratie geleitet werden. Dadurch sind eine Anpassung an die Erfordernisse der Zeit, eine Berücksichtigung der Fortschritte der Technik und die Erzeugung hochstehender Qualitätsprodukte sehr erschwert. Es bleiben somit für die auf hochwertige Einzelerzeugung eingestellten Industrien kleiner demokratisch regierter Länder immer noch zahlreiche interessante Aufgaben zu lösen. Für Lieferungen nach Russland sind die genormten Abnahmebedingungen für Einzelteile und Fertigprodukte, sowie die genormten Lieferbedingungen genau zu beachten. Es ist kein Zweifel, dass das starre zentralistische System der Gütererzeugung in Russland die freie Initiative und die persönliche Hingabe an die Sache forschreitend lähmt, was sich früher oder später in der Wirtschaft auswirken wird. Anderseits darf aber nicht übersehen werden, dass Russland mit seinem System einen gigantischen Aufbau seiner Bedarfsdeckung in kurzer Zeit zustande brachte und die Industrialisierung während des Krieges enorme Dimensionen annahm.

Passagierdampfer «Commandant Quéré». Am 29. November 1947 ist in Southampton der von John I. Thornycroft and Co., Ltd., gebaute, für den Passagierdienst zwischen Marseille und Korsika bestimmte 4400 t-Dampfer Commandant Quéré von Stapel gelassen worden. Er wird von der Compagnie Générale Transatlantique übernommen, ist für eine Geschwindigkeit von 18 Knoten gebaut, misst 110 m Länge, 15 m Breite und wird durch zwei Parsons-Dampfturbinen angetrieben, die über je ein zweifaches Reduktionsgetriebe auf ihre Propellerwellen arbeiten. Die von Thornycroft gebauten Turbinen arbeiten mit Frischdampf von 21 atü und 370°; sie bestehen aus einem HD-Teil und einem ND-Teil und leisten normal bei 3460 U/min 2 × 1800 PS, bei forciertem Fahrt mit 4018 U/min 2 × 2700 PS. In jedem ND-Teil ist je ein Aktionsrad für Rückwärtsgang eingebaut. Die meisten Hilfsbetriebe werden durch Elektromotoren angetrieben. Die elektrische Kraftzentrale besteht aus drei mit Dieselmotoren angetriebenen Generatoren von je 175 kW und einer 25 kW-Notstromgruppe. Eine eingehende Beschreibung mit Bildern findet sich in «Engineering» vom 25. Juni 1948.

Luftseilbahn Oberschan-Kurhaus Alvier. Diese Kleinseilbahnanlage, die am 1. Mai 1948 eingeweiht wurde, überwindet auf eine Horizontaldistanz von 1234 m eine Höhendifferenz von 304,5 m und besteht aus zwei Tragseilen von 26 mm Ø (6 Litzen zu je 7 Drähten von 2,8 mm Ø, spiralförmig um die Kernlitze von 7 Drähten zu 3,1 mm Ø gewickelt), an denen je eine aus Aluminium hergestellte Kabine für vier Personen mit Ladebühne für Güter, Gepäck und Post schweben. Die beiden Kabinen sind durch ein endloses Zugseil verbunden, das in der Bergstation vom Windwerk angetrieben wird. Die

Fahrtzeit beträgt 5 Minuten, die Geschwindigkeit 4 bis 4,5 m pro Sekunde, der Bremsweg 20 bis 25 m. Ausser der Berg- und der Talstation, die von Arch. G. Rauh, St. Gallen, entworfen wurden, bestehen an Hochbauten vier Zwischenmasten. Die Anlage ist von der Firma Niederbergers Söhne, Dallenwil, Kt. Nidwalden ausgeführt worden und erschliesst ein sehr schönes, ruhiges Kur- und Wandergebiet. Bauherrin ist die «Krankenfürsorge Winterthur», die im Kurhaus und im Kinderheim Alvier eine Erholungsstätte für ihre Mitglieder besitzt.

Eine umfangreiche Baugrundverfestigung mittels Mörtel-einpressungen ist in der März-Nummer von «Concrete» beschrieben. Die Verfestigung war erforderlich geworden wegen starker Setzungen des auf Auffüllung stehenden Gebäudes der Technischen Hochschule in Elizabeth, N. J. Ohne Störung des Betriebes und Beschädigung der Einrichtungen wurde die Injektion durch 427 Kellerbodenlöcher Ø 2 1/4 " mittels 1 1/4 "-Injektionsrohren von 2,4 bis 7,2 m Länge vorgenommen. Die Durchführung der Injektion erfolgte in Etappen von 60 bis 120 cm von unten nach oben, wobei zum Abschluss Kontroll-Injektionen direkt unter dem Betonboden vorgenommen wurden. Die Injektionsbohrungen führten zur Entdeckung von lokalen Hohlräumen von bis zu 40 cm Höhe unter dem Kellerboden.

Der Wiederaufbau der chinesischen Eisenbahnen, die mit nur 30186 km Totallänge für ein Land von der Grösse der USA völlig ungenügend waren, wird von Ing. Lee in der April-Nummer von «Civil-Engineering» eingehend geschildert. Die vielen Bilder von zerstörten Brücken, für deren Wiederaufbau es meist an allem Nötigen mangelt, geben ein eindrucksvolles Bild von den durch die japanische Invasion entstandenen schweren Schäden. Es ist bedenklich, dass die so dringend nötige Erholung des schwergeprüften Landes durch den andauernden Bürgerkrieg neuerdings verhindert wird.

Rationelles Bauen. Diesem Hauptthema ist die bemerkenswerte Juli-Nummer des «Werk» gewidmet, die zahlreiche schweizerische Beispiele von Normung und Vorfabrikation zeigt. Besonders erwähnt seien die eleganten Fertigbeton-Dachbauten der Vobag A.-G. und die leider nur in wenig Bildern gezeigte Bauweise Schindler/Göhner, mit der eine Kostenersparnis von 10 bis 15% erzielt werden soll.

Pont sur l'Artuby. Die neue Touristikstrasse längs des Cañon du Verdon im Departement Var überbrückt das schluchtartige Nebental des Artuby in einem Eisenbeton-Eingelenkbogen von 110 m Spannweite. Die einfache, elegante Konstruktion ist unter Beigabe einiger Bilder im «Génie Civil» vom 15. Juni von Obering. P. Vidal kurz beschrieben.

Persönliches. Die Hochschule für Bodenkultur in Wien hat anlässlich ihres 75jährigen Bestehens die E. T. H.-Professoren Dr. C. F. Baeschlin und Dr. H. Knuchel zu Ehrendoktoren und Dir. A. J. Schmidheini der Verkaufs AG Wild in Heerbrugg zum Ehrenbürger ernannt.

WETTBEWERBE

Centre scolaire au crêt, Neuchâtel (SBZ 1948, Nr. 23, S. 327). Das Preisgericht hat auf Grund des Ergebnisses der ersten Stufe folgende Architekturfirmen zum Wettbewerb der zweiten Stufe einzuladen vorgeschlagen:

Maurice Braillard & Pierre Braillard, Genf
Bernard Calame, Lausanne
Marcel Chappuis & Claude Pizzera, Neuchâtel
Willy Eigenheer, Sierre
Albert Maire, La Chaux-de-Fonds
Hubert Vuilleumier, Lausanne

Sie haben ihre Entwürfe bis am 15. Oktober einzureichen.

Sanierung der Blöcke Nadelberg/Schneidergasse und Spalenberg/Schnabelgasse/Münzgässlein in Basel. Teilnahmeberechtigt sind die seit mindestens 1. Januar 1946 im Kanton Basel-Stadt niedergelassenen Architekten schweizerischer Nationalität, sowie die auswärts wohnhaften Architekten, die Basler Bürger sind. Einzureichen sind Situationspläne 1:500 und 1:200, Generelle Risse, Fassaden und Schnitte 1:200, Isometrie, Bericht. Anfragetermin 15. Sept., Ablieferungstermin 1. März 1949. Zur Prämierung von vier oder fünf Entwürfen stehen 16 000 Fr. zur Verfügung, für Ankäufe und Entschädigungen 10 000 Fr. Preisgericht: Reg.-Rat Dr. F. Ebi, Dr. G. Bohny, O. Jauch, Chef ad interim des Stadtplanbureau, Dr. R. Kaufmann, Präsident der Staatl. Heimatschutzkomm.

mission, die Architekten P. Artaria, A. Gfeller, M. Risch (Zürich), H. Von der Mühl. Die Unterlagen können nur bis 31. August gegen 30 Fr. Hinterlage bei der Kasse des Baudepartements, Münsterplatz 11, Zimmer 32, bezogen werden. (Postversand an auswärtige Bewerber gegen Einzahlung auf Postcheckkonto V 2000).

Sportpark und Tribüne in der Pontaise, Lausanne (SBZ 1948, Nr. 6, S. 86). Fachleute im Preisgericht: die Architekten R. Bonnard, A. Laverrière, L. M. Monneyron, V. Muzzolini und Ingenieur A. Tschumy. Urteil über 24 eingereichte Entwürfe:

1. Preis (4500 Fr.) Ch. Fr. Thévenaz, Lausanne
2. Preis (4000 Fr.) René Schmid, Lausanne
3. Preis (2000 Fr.) Marc Piccard, Lausanne, Mitarbeiter R. Bolomey und A. Bréguet, Ing.
4. Preis (1800 Fr.) Ch. Pellegrino, Morges
5. Preis (1700 Fr.) Jean Zumbrunnen, Lausanne
6. Preis (1000 Fr.) Daniel Girardet, Lausanne

Die preisgekrönten Entwürfe sind ausgestellt bis 1. August im Comptoir suisse, Beaulieu (blauer Saal).

LITERATUR

Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Von Gottfried Guggenbühl. Erster Band: Von den Anfängen bis zum Jahre 1648; XIII + 680 Seiten. Zweiter Band: Vom Jahre 1648 bis zur Gegenwart, XI + 677 Seiten. Erläuterbach-Zürich 1947, Verlag Eugen Rentsch. Preis pro Band 19 Fr.

Die aktive Mitarbeit der fähigen Bürger an der Aufklärung unseres Volkes über staatsbürgerliche Fragen und an der Behandlung der Regierungsgeschäfte ist eine der lebenswichtigsten Voraussetzungen für das Gedeihen unserer Demokratie. Diese Arbeit, zu der naturgemäß in erster Linie die Akademiker, und unter ihnen namentlich auch die Ingenieure und Architekten innerlich verpflichtet sind, ist nur fruchtbar, wenn sie auf Grund einer gereiften politischen Ueberzeugung geleistet wird. Die Bildung einer solchen Ueberzeugung verlangt neben der besonderen Sachkenntnis des in Frage stehenden Gebietes vor allem die ehrliche und von den Interessen der eigenen Person befreite Besinnung auf die schweizerischen Eigenwerte. Diese Werte lassen sich nicht wie gewöhnliches Wissensgut einfach durch Lesen oder Hören übernehmen; sie müssen durch aktive Auseinandersetzung schrittweise erworben und zu eigenem geistigen Besitztum umgearbeitet werden. Daher spielt die Persönlichkeit, die sie uns vermittelt, eine so entscheidende Rolle.

Gottfried Guggenbühl erfüllt mit seiner Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft dieses Erzieheramt in hervorragender Weise. Ihm kommt es nicht nur auf die Erzählung der kriegerischen, politischen, wirtschaftlich und kulturell bedeutungsvollen Geschehnisse an, wie es in der Regel in einem Geschichtswerk der Fall ist; vielmehr unterstellt er diesen Stoff der Einheit eines politischen Urteils, arbeitet die eidgenössische Sonderart von Land und Volk heraus und fasst die Einzelheiten zu einem überschaubaren Gesamtbild zusammen.

Wir lesen in der Einleitung: «Das Glück der Schweiz ist nicht vorherbestimmt; sie kann sich ins Gute oder ins Böse entwickeln. Entscheidend bleibt die eidgenössische Besinnung. Sie allein bewahrt vor der Versuchung, die Föderation lebensgefährlicher Vereinheitlichung oder tödlicher Zersetzung auszuliefern. Nachdem die Schweiz in der Vergangenheit diesen beiden Bedrohungen nicht ganz entgangen und darüber durch bittere Erfahrungen belehrt ist, könnte sie im Wiederholungsfalle kaum Milderungsgründe für sich geltend machen.»

Es geht also nicht nur um die Abrundung der allgemeinen Bildung als einer höflichen Geste gegenüber der guten Gesellschaft, die Kultur pflegen will, sondern um die unmittelbare Entscheidung über Sein oder Nichtsein unseres Staatswesens und damit auch unserer persönlichen Existenz. Daher das dringende Bedürfnis nach einem solchen staatsbürgerlichen Erziehungsmittel, wie es das vorliegende Werk darstellt, und die Verpflichtung aller Gebildeten, sich mit ganzem Ernst mit den Fragen auseinanderzusetzen, die unsere politische Lage und unsere schweizerische Haltung betreffen.

Wohl gehört außer dem Studium der Geschichte unseres Volkes noch viel anderes zur Bildung einer den gegenwärti-

gen Verhältnissen entsprechenden politischen Ueberzeugung. Aber die Kenntnis der Geschichte ist nicht nur eine unerlässliche Voraussetzung für jede fruchtbare politische Tätigkeit, sondern die Geschichte selbst ist eine grosse Lehrmeisterin für jeden, der es mit seiner Selbsterziehung ernst nimmt: Sie zeigt am Ablauf der Geschehnisse die Kräfte, die im Menschenherzen, also auch in unseren eigenen Herzen, wirksam sind, unser Leben wie auch das Leben menschlicher Gemeinschaften formen und so die Voraussetzungen für das Blühen oder Zerfallen der Aktivität des Einzelnen, wie ganzer Völker und Kulturen schaffen. Die grössere historische Distanz lässt das ganze Geschehen besser überblicken und von persönlichen Verfärbungen freier halten.

Besonders deutlich treten die kollektiven Kräfte in Erscheinung: Wie ganz anders und namentlich wie viel bösartiger und niederträchtiger zu Gruppen zusammengeschlossene Menschen handeln, wenn die Verantwortlichkeiten verwischt sind, als das je ein Einzelner tun würde! Der Kampf gegen den Kollektivismus ist der eigentliche Lebenskampf der Demokratie: Er zieht sich von den Anfängen durch alle 650 Jahre unserer staatlichen Existenz hindurch. Dass uns immer wieder Persönlichkeiten geschenkt wurden, die diesen Kampf durchfochten und die Verantwortung für ihre Entscheide als wahre Eidgenossen voll trugen, ist eines der grossen Wunder, denen unser Staatswesen seinen Bestand verdankt. Der Verfasser hat derartige Grundzüge schweizerischen Wesens an zahlreichen historischen Einzelheiten aufgezeigt, und sie mit Recht mit wohlthuender Breite erzählt.

Auch die gewaltigen Veränderungen, die unser Land in den letzten hundert Jahren erfahren hat, werden im zutreffenden Zusammenhang dargestellt und ihre Gefahren aufgedeckt. Schon in der Einleitung wird darauf hingewiesen, und es will uns scheinen, die nachfolgenden Sätze habe der Verfasser ganz besonders für jene Politiker und Mitläufer geschrieben, die heute aus dem Krieg gegen den Kraftwerkbau (den sie mehr heimlich als offen, dafür umso gewissenloser führen) persönlichen Gewinn ziehen: «Aus einer weisen Verrechnung aller Rechte und Pflichten, die für das gesamte Land und seine einzelnen Teile bestehen, entsteht ein sittlicher Föderalismus, der sich selber mässigt und dem Bunde die Verwirklichung eidgenössischer Aufgaben ermöglicht, und nicht etwa, so sehr dessen Glieder politisches und geistiges Eigentum zu wahren haben, ein geschäftlicher Kantonalismus, der nur aufs Nehmen ausgeht und dadurch dem nationalen Ganzen die Kraft zum staatlichen Leben entzieht. Gerade die Mannigfaltigkeit einer freien Bürgergemeinschaft setzt, und zwar besonders in Zeiten der Not, auch ein vernünftiges, trotz seiner verschiedenartigen Zusammensetzung vom Verständigungswillen beherrschtes Volk voraus.»

Wir möchten unseren Lesern nicht nur das vom Verlag sehr schön ausgestattete zweibändige Werk zu eingehendem Studium warm empfehlen, sondern sie auch mit Nachdruck dazu anhalten, sie möchten neben der Erledigung ihrer beruflichen Aufgaben die staatsbürgerliche Besinnung ernsthaft pflegen, um aus voller Ueberzeugung jederzeit am Posten, an dem sie stehen, sich für das Vaterland einzusetzen zu können.

A. O.

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847—1947. Herausgegeben, vom Eidg. Amt für Verkehr; Gesamtdaktion René Thiessing. Erster Band: Allgemeines, Geschichte, Finanzen, Statistik, Personal. Mit 5 Karten, 2 Tiefdruckbeilagen, 18 Farbtafeln, 104 Kunstdruckbildern und 29 Abb. im Text. 25 + 590 S. Frauenfeld 1947, Verlag Huber & Co. AG. Preis 32 Fr.

Von dem fünfbändigen Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes liegt der erste Band seit Ostern 1948 vor. Das Gesamtwerk will, wie der Direktor des Eidg. Amtes für Verkehr, Dr. R. Cottier, im Vorwort bemerkt, Werdegang, heutigen Stand und Entwicklungstendenzen der Eisenbahnen unseres Landes einlässlich darstellen und so ein umfassendes Kulturdokument dieses grössten und bedeutungsvollsten Unternehmens des Bundes schaffen. Dieser Entschluss rechtfertigt sich nicht nur im Hinblick auf den heute erreichten, in einem gewissen Sinne abgeschlossenen Entwicklungstand des technischen Apparates, der durch die fast vollständige Elektrifikation des Netzes, die Einführung leichten Rollmaterials für den schnellen Personenverkehr und einiger weiterer technischer Neuerungen gekennzeichnet ist, sondern auch durch das sehr rege Interesse, mit dem unser gesamtes