

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 3

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

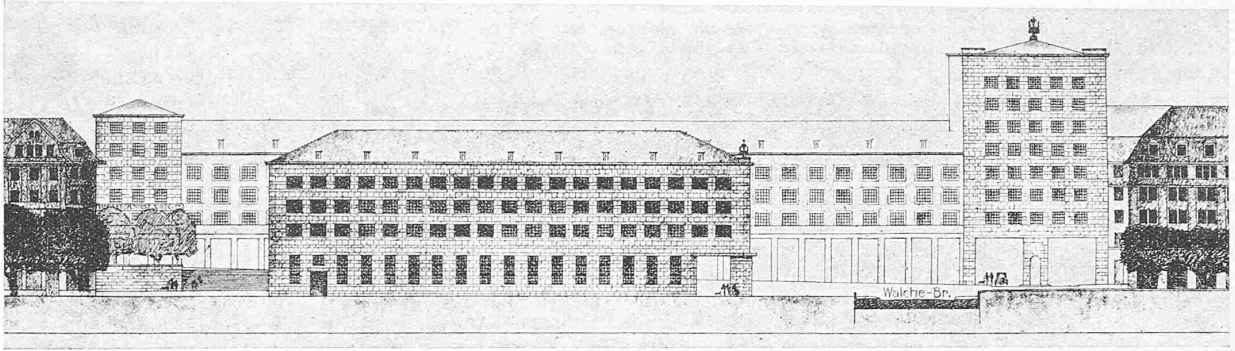
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

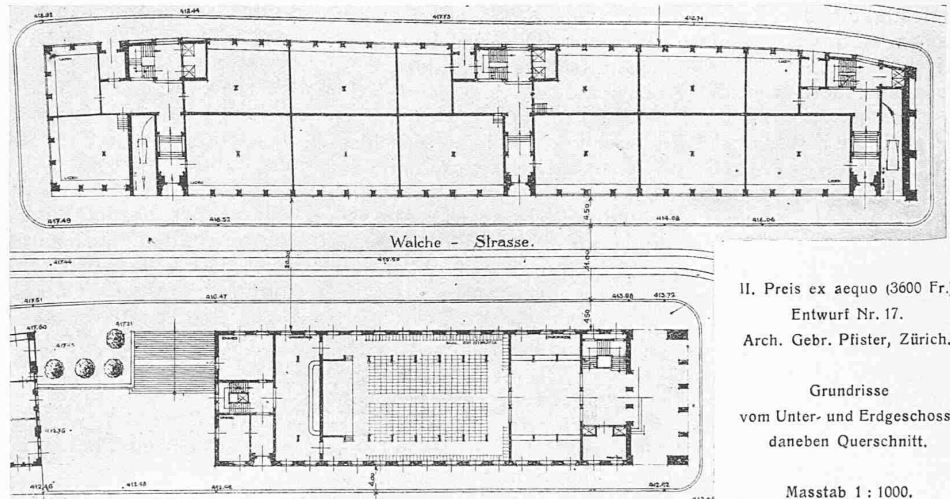
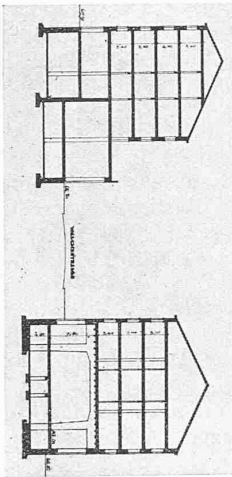
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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



Entwurf Nr. 17. — Fassade des Baublocks II (vorn) und IV (dahinter, mit dem Turm). — Masstab 1:1000.



II. Preis ex aequo (3600 Fr.)
Entwurf Nr. 17.
Arch. Gebr. Pfister, Zürich.

Grundrisse
vom Unter- und Erdgeschoss,
daneben Querschnitt.

Masstab 1:1000.

Grössenordnung bei sorgfältiger Betonnachbehandlung (trocken oder nass) das Schwinden vermindert werden kann.

SCHLUSSFOLGERUNGEN.

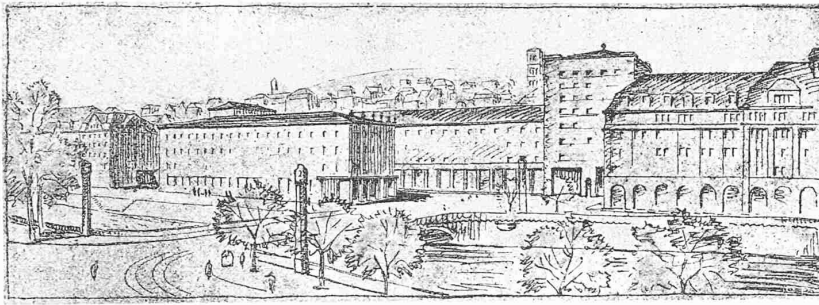
1. Das in Bälde zu erstrebende Hauptziel soll sein, Wege zur Herstellung von solchem Beton zu finden, dessen Eigenschaften mit grosser Sicherheit vorausgesagt werden können (Verminderung der oft vorhandenen Unterschiede in den auftretenden Festigkeitszahlen trotz Herstellung unter gleichen äusseren Bedingungen). Dadurch lassen sich die Betoneigenschaften besser ausnützen, der Betonbau wird rationalisiert.

2. Ein Schritt vorwärts in dieser Rationalisierung ist getan, wenn die Betonhersteller mehr Kenntnisse der Eigenschaften der Baustoffe besitzen. Sie sollen Anleitungen erhalten, die nicht blos sagen, wie ein idealer Beton hergestellt wird, sondern sie müssen erfahren, inwiefern die Festigkeiten des Beton abhängig sind von der Zementmenge und Zementmarke, von der Art der Kiessandzusammensetzung, von der Anmachwassermenge, von der Art der Mischmaschine und der Mischdauer, von den Einflüssen der Nachbehandlung u. s. w.

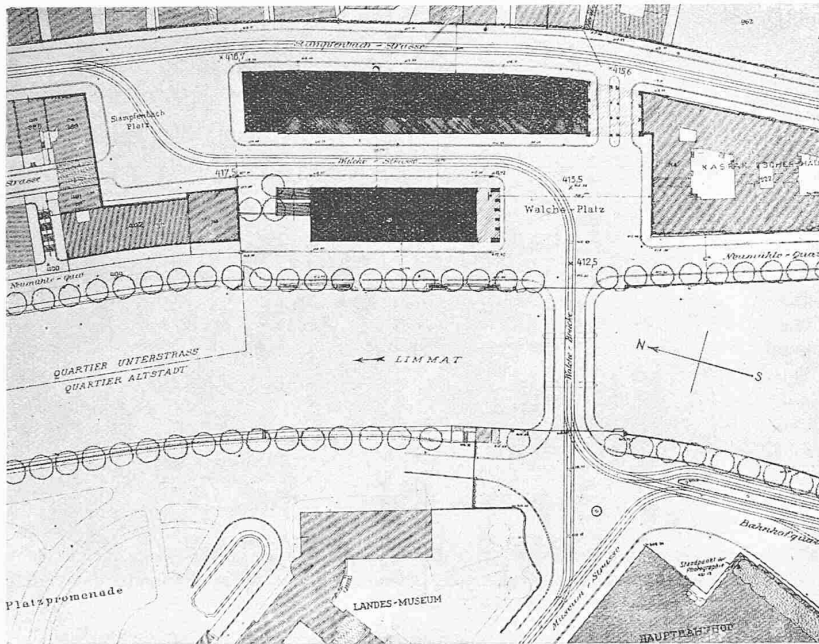
3. Durch die Einführung des Begriffes eines sog. „hochwertigen Beton“ sollen die Sorgfalt bei der Auswahl der Grundstoffe (Zement, Kiessand, Wasser, Eisen), die Gewissenhaftigkeit der Zubereitung und des Einbringens belohnt werden. Die Belohnung hätte in der Art und Weise zu geschehen, dass die zulässigen Spannungen erhöht werden. Für „gewöhnlichen Beton“ dagegen müssen die zulässigen Spannungen nieder gehalten werden.

Ideen-Wettbewerb für die Ueberbauung des Stampfenbach-Areals in Zürich.

Der Bebauungsplan des Stampfenbach-Areals, der ehemaligen „Neumühle“ (Escher Wyss & Cie.), stammt aus dem Jahre 1908; er findet sich dargestellt und erläutert in Band 51, Seite 141 (14. März 1908) der „S. B. Z.“ Seine Hauptaufgabe bestand gemäss jener Erläuterung darin, eine möglichst günstige Verbindung des Kreises 6 (Unterstrass und weiter) mit dem Hauptbahnhof zu schaffen, unter Entlastung des Leonhardsplatzes und der Bahnhofbrücke. Dieser neue Verkehrszug führt von Norden her (vergleiche nebenstehenden Situationsplan) über den Stampfenbachplatz, die Walchestrass, den Walcheplatz und die Walchebrücke vor die Ostfront des Hauptbahnhofs. Dass dabei zwei quadratische Plätze diagonal zu überqueren sind, erklärt sich aus der damaligen Vorliebe für repräsentative architektonische Plätze, aber auch daraus, dass vor 20 Jahren bei der Planung städtischer Zentren das Automobil noch lange nicht die richtungweisende Rolle von heute spielte. Eine Revision des Bebauungsplanes in dieser Hinsicht war nicht Aufgabe des Wettbewerbs, sondern nur die Ueberbauung der heute noch offenen Bauparzellen II (die kleinere, vordere) und IV (die hintere, längs der



Entwurf Nr. 17. — Arch. Gebr. Pfister, Zürich. — Ansicht aus Südwesten.



II. Preis ex aequo, Nr. 17. — Arch. Gebr. Pfister, Zürich. — Lageplan 1 : 2500.

Stampfenbachstrasse). Infolgedessen haben sich die Mehrzahl der Bewerber wie auch die Jury mit den Verkehrsfragen nicht näher befasst, sodass in der nachfolgenden Wiedergabe des Urteils und der prämierten Projekte diese Fragen nicht oder doch kaum in Erscheinung treten (z. B. die geräumige Garage im Untergeschoss des Entwurfs Nr. 17, die verkehrstechnischen Ueberlegungen zur Situation im Entwurf Nr. 31, Seite 34). Wir behalten uns deshalb vor, nach Abschluss der üblichen Berichterstattung darauf zurückzukommen.

Aus dem Bericht des Preisgerichts.

Das Preisgericht versammelte sich Montag, den 21. November 1927, vormittags 9 $\frac{1}{2}$ Uhr, im Bureau der kantonalen Baudirektion, Kaspar Escherhaus, III. Stock, in Zürich, zur Eröffnungssitzung. Anwesend sind sämtliche Mitglieder, nämlich Regierungsrat E. Walter, Baudirektor, Zürich, Vorsitzender, Prof. Dr. G. Gull, Architekt, Zürich, N. Hartmann, Architekt, St. Moritz, K. Indermühle, Architekt, Bern, H. Fietz, Kantonsbaumeister, Zürich. Als Protokollführer wird Dr. H. Peter, Sekretär der kantonalen Baudirektion Zürich, bezeichnet.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass der Regierungsrat am 4. August 1927, einer Anregung von 72 unselbständig erwerbenden Architekten folgend, das Programm dahin erweitert hat, dass auch nicht selbständige Architekten zum Wettbewerb zugelassen werden, wenn sie die schriftliche Einwilligung ihres Chefs im verschlossenen Motto-Couvert beibringen. Auf ein Gesuch, die Bedingung der Zulassung fallen zu lassen, konnte nicht eingetreten werden.

In Beantwortung einer Anzahl Begehren um Aufschluss über einzelne Programmbestimmungen hat die kantonale Baudirektion nach Fühlungnahme mit dem Preisgericht am 12. September 1927

ein Zirkular erlassen, das allen Bezü gern der Wettbewerbsunterlagen zur Kenntnis gebracht wurde.

Es sind folgende 50 Projekte rechtzeitig am festgesetzten Eingabetermin des 31. Oktober 1927 eingegangen: 1. Aus einem Guss, 2. Bekennnis, 3. Zwei Bürohäuser, 4. Briefmarke, 5. Nutzeffekt, 6. Z 7, 7. Sacoche, 8. Pax, 9. Orange, 10. Quieta non movere, 11. Die Horizontale am Wasser, 12. Walcheturm I, 13. Neumühle, 14. Alles mit Mass, 15. E. W. L., 16. Hat ihn, 17. 1927, 18. Drei Punkte, 19. Verkehrsgebote, 20. Verkehrszeiger, 21. We Wa, 22. Wegweiser, 23. Am Ufer, 24. Arbeit, 25. Regierungsviertel, 26. Habakuk, 27. Idee, 28. Planetarium, 29. Drei Plätze, 30. Ω , 31. Neuer Weg, 32. Verkehr, 33. Valencia, 34. Zweck, 35. Licht ohne Hof, 36. Büro, 37. An der Limmat, nicht an der Spree, 38. Walchetor, 39. Walcheplatz, 40. Zürich, 41. Business, 42. Walche, 43. Solex, 44. Geschlossen, 45. Eckturm, 46. Walcheturm II, 47. Rathausurm, 48. Ruhe, 49. Hängemann, 50. Kanton.

Die Projekte sind vom kantonalen Hochbauamt einer Vorprüfung in Bezug auf die Erfüllung folgender Programmbestimmungen unterworfen worden: 1. Vorhandensein der verlangten Pläne, 2. Kubische Berechnungen, 3. Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Baugesetzes, von Art. 7 der Bauordnung für das Stampfenbachquartier und der Programmforderung hinsichtlich der Baulinien und der Bauhöhen, 4. Allgemeine Raumanordnung und Raumverwendung der verschiedenen Stockwerke der beiden Baublöcke und Raumaussnutzung. Das Resultat dieser Prüfung ist den Mitgliedern des Preisgerichtes in Form einer Druckschrift überreicht worden.

Nach Erledigung einiger formeller Fragen beschliesst das Preisgericht gemäss Ziffer V des Programmes, das Projekt Nr. 32 von der Beurteilung auszuschliessen, da nur ein Situationsplan und eine Vogelperspektive eingereicht wurden.

Das Preisgericht begibt sich hierauf in das Gebäude der Zentralbibliothek am Predigerplatz in Zürich, wo die eingegangenen Projekte in zwei Sälen im II. Stock übersichtlich aufgehängt sind. Die Mitglieder besichtigen gemeinsam in einer ersten Orientierung die einzelnen Projekte in der Reihenfolge ihrer Nummerierung. Hierauf begeben sie sich an Ort und Stelle, wo sie gemeinsam einen Augenschein der Bauplätze und ihrer Umgebung vornehmen. Nachher verteilen sich die Mitglieder zum Einzelstudium der Projekte.

Dienstag und Mittwoch, den 22. und 23. November 1927, versammelt sich das Preisgericht zur Weiterführung der Verhandlungen. In zwei Rundgängen werden wegen mangelhafter Auffassung und ungenügender Lösung der Aufgabe folgende Projekte ausgeschieden:

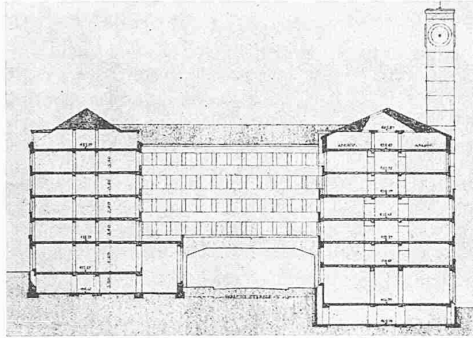
im *ersten Rundgang* die 14 Projekte: Nr. 2, 4, 5, 8, 15, 20, 23, 29, 36, 37, 39, 41, 43, 49;

im *zweiten Rundgang* die 21 Projekte: Nr. 3, 7, 9, 10, 13, 14, 16, 19, 21, 24, 25, 26, 28, 30, 34, 35, 40, 42, 44, 45, 48.

Im *dritten Rundgang* werden die verbleibenden 14 Projekte folgendermassen beurteilt [wir beschränken uns wie gewohnt auf die Wiedergabe der Beurteilung der prämierten Entwürfe. Red.]:

Nr. 17. „1927“. Die Überschreitung der nördlichen Baulinie des Walcheplatzes durch Baublock II verstösst gegen das Programm, wird aber kompensiert durch die Anlage, einer dem Fussgängerverkehr dienenden offenen Vorhalle, die durch Zurücklegung der Baufucht im Erdgeschoss hinter die Baulinie entsteht. Die Ausnutzung und Anordnung der Grundrisse ist gut und zweckmässig. Die Absicht, die Architektur der Neubaute mit jener des Kaspar Escherhauses durch die Anlage eines Turmes über der Durchfahrt zu vermitteln, ist an sich richtig; dagegen ist die Lage des Turmes

II. Preis ex aequo (3600 Fr.). Entwurf Nr. 31.
Architekt Stadtbaumeister Hermann Herter, Zürich.



Querschnitt 1 : 1000.

Erläuternder Bericht des Verfassers zu nebenstehendem Verkehrsplan: Die im Programm vorgesehenen Durchfahrten im Block IV sind für den Verkehr der Hauptstrassen (Stampfenbach- und Walchestrassen) nachteilig. Sie bilden für den Wagen- und Personen-Verkehr dieser Strassen sogar eine Gefahr. Die Durchfahrten sind daher im Interesse des Verkehrs aufzuheben. Ein öffentlicher Durchgang für den Personenverkehr ist notwendig.

wie die Form der Durchfahrten unbefriedigend. Die architektonische Durchbildung ist dem Charakter des Bureauhauses angemessen, besonders die Fassade an der Stampfenbachstrasse ist gut; die Architektur des Baublockes II ist etwas trocken.

Nr. 31. „Neuer Weg“. Die verkehrstechnischen Erwägungen im Bericht des Verfassers sind als durchaus begründet anzuerkennen und verdienen volle Würdigung. Die Reduktion der Durchfahrt auf einen Personendurchgang ist zu begrüßen. Die Verlegung des Hauptzuganges zum ganzen Gebäudekomplex in die Axe der Walchebrücke ist beachtenswert. Dagegen ist die Ueberbrückung der Walchestrassen zu beanstanden. Die Verlegung der Treppen und Aborte im Baublock IV gegen die Sonnenseite und der Sitzungszimmer gegen den lärmigen Walchplatz ist nicht empfehlenswert. Die Gliederung der Baumassen mit Hauptmotiv in der Axe der Walchebrücke ist gut. Der Baublock II ist zu hoch. Das Ecktürmchen wirkt zu meskin und ist im Grundriss nicht vorbereitet.

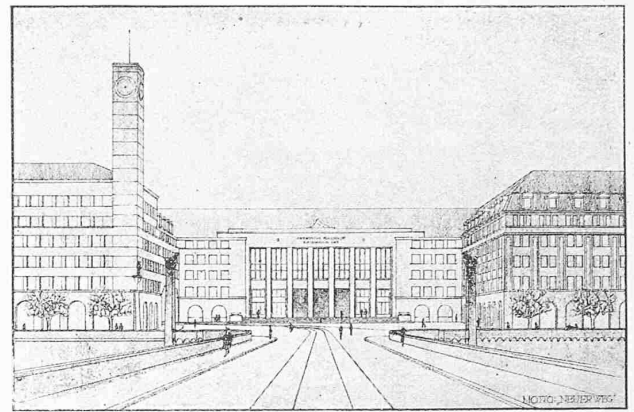
Nr. 46. „Walcheturm II“. Die Ueberbrückung der Walchestrassen beim Walchplatz ist zu beanstanden. Die innere Einteilung im Baublock II wäre für Verwaltungszwecke ungeeignet.¹⁾ Die Grundrisse im Baublock IV sind klar und zweckmässig; die Lichthöfe sind etwas eng. Die Architektur ist im allgemeinen nüchtern. Hervorzuheben ist dagegen die Situation des Turmes, durch die eine angenehme Belebung der Baumassen erzielt wird. Die Hochführung des Baublockes IV am Stampfenbachplatz ist übertrieben; die Nordfassade von Baublock II ist unbefriedigend. (Schluss folgt.)

Zur Stuttgarter Ausstellung.

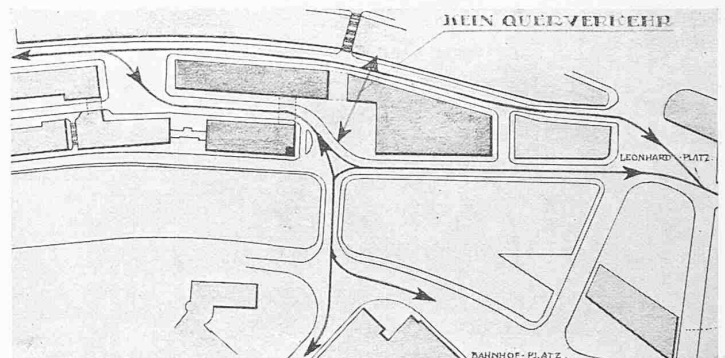
*Stuttgart und die Kritik.*²⁾ Die Schweiz hat sich an der Stuttgarter Ausstellung ideell und wirklich kaum beteiligt — man hat zwar versucht, Le Corbusier nachträglich schnell für die Schweiz in Anspruch zu nehmen, aber die (sagen wir ruhig) geradezu feindselige Verständnislosigkeit, die das Wesen seiner Leistung in unserem Lande erfahren musste, nehmen uns jedes Recht zu dieser Geste. Dafür hat die Schweiz, d. h. vor allem ihre führenden Fachleute, vom Recht der Kritik, in einer Schärfe Gebrauch gemacht, wie, soweit wir es überblicken, kaum ein anderes Land. Nun ist der neutrale Kritiker bekanntlich der beste, es ist so furchtbar bequem, auf der Tribüne zu sitzen und abzuurteilen, dafür hat man ja bezahlt, man lässt die andern sich abmühen, sich aussetzen, sich blamieren. Vielleicht wird man ja auch einmal mittun, — ja,

¹⁾ Dieser Satz ist insofern missverständlich, als das Projekt Nr. 46 (vergleiche Seite 36 und 37) die Verwertung des Blockes II nicht etwa für Verwaltungszwecke, sondern als Hotel vorschlägt, wie auf dem betr. Plan unter Hinweis auf das grössere Bedürfnis begründet. Das Programm liess den Bewerbern hierin freie Hand. Red.

²⁾ Vergl. letztmals Seite 336 letzten Bandes (24. Dezember 1927). Red.



Ansicht von der Walchebrücke her.

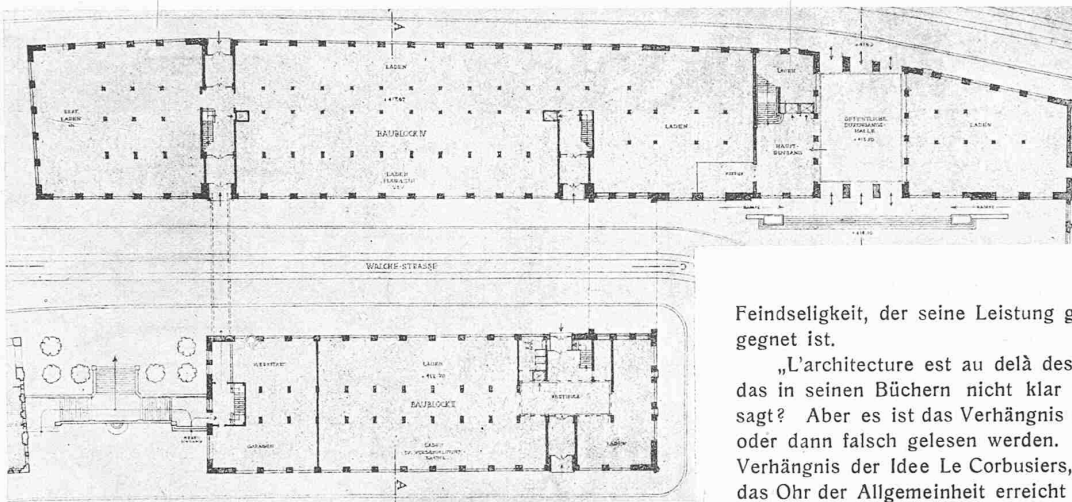
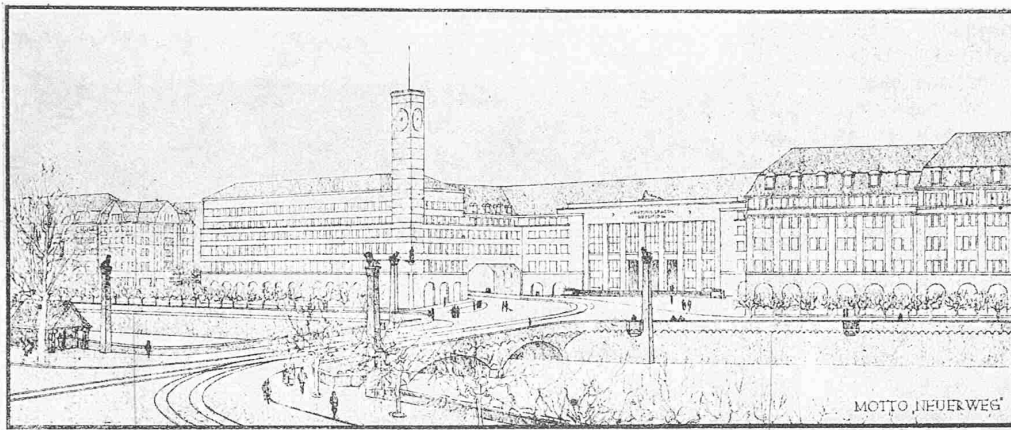


Verkehrsplan zum Entwurf Nr. 31. — Masstab 1 : 5000.

aber nur, wenn man die Garantie hat, dass gar nichts schief geht, dass sich alles auch sicher rentiert — man nennt das heute Schweizerart.

Die Veranstalter der Stuttgarter Ausstellung haben im Gegensatz zu dieser Art sehr viel gewagt. In einem Zeitpunkt, wo das neue Bauen noch durchaus in seinen Anfängen steckt, sollte die Öffentlichkeit durch eine grosse Demonstration auf die neuen Ziele aufmerksam gemacht werden. Um zur Öffentlichkeit zu sprechen, muss man demonstrieren, und das ungeheure Interesse, das Stuttgart entgegengebracht wurde, hat die Richtigkeit dieser Demonstration erwiesen. Aber man wollte in Stuttgart nicht bloss demonstrieren, man wollte der Situation entsprechend am praktischen Versuch die wichtigsten Fragen weiterführen und abklären: die neuen Formen des Wohnens, die vereinfachte Haushaltung, die Verwendung neuer Materialien, die Versuche mit neuen Bausystemen (Skelettbau, Trockenmontage).

Nun ist eine Ausstellung wohl sehr geeignet für die Aufgabe der Demonstration — aber denkbar ungünstig, wo es sich um den Versuch, das Studium handelt. Jeder Fachmann, der die ungeheuren Schwierigkeiten und Widerstände, mit denen die Stuttgarter Ausstellung bei Behörden, Kollegen und Unternehmern (vor allem den Unternehmern) zu kämpfen hatte, ein wenig kennt, muss sich im Grunde wundern, dass überhaupt soviel erreicht wurde, als heute dasteht. Dazu die Notwendigkeit, in kürzester Frist zu bauen und die Versuchsobjekte einigermaßen wirtschaftlich rentabel verwenden zu können! Also besser nicht ausstellen und abwarten bis alles klappt wie bei einer schweizerischen Ausstellung für das Gastwirts-gewerbe? Aber das Bauen ist heute auf Versuche angewiesen und die Architekten besitzen hierfür weder die Mittel der Industrie (die heute in Deutschland in aller Stille planmässige Standardhausstudien macht), noch können sie auf die Mitarbeit der staatlichen Hochschulen zählen (eine Ausnahme macht das Bauhaus in Dessau). Also blieb ihnen nichts anderes übrig, als die Verbindung ihrer Interessen mit den Interessen einer Ausstellung (Fremdenverkehr!) zu suchen und alle Nachteile dieser Verbindung in den Kauf zu nehmen. Natürlich hätte man mit einer Ausstellung für das Gastwirts-gewerbe weniger riskiert.



Entwurf Nr. 31. Arch. Hermann Herter, Stadtbaumeister, Zürich.
Grundriss vom Erdgeschoss 1 : 1000, und Gesamtbild vom Bahnhof aus.

Wenn die Stuttgarter Häuser also schlecht ausgeführt erscheinen, so ist das gewiss sehr bedauerlich — aber viel bedauerlicher ist, dass unsere Fachleute sich mit der Feststellung dieser unwesentlichen (wir wiederholen: unwesentlichen) Tatsache begnügen und glauben, sie hätten das neue Bauen damit erledigt. Sie haben im Grunde nur ihre Kurzsichtigkeit bewiesen. Jeder Ausländer bestätigt uns heute bereitwillig, dass das Bauhandwerk nirgends so sorgfältige und gediegene Arbeit liefert wie gerade in der Schweiz. Wir sind ein vergleichsweise reiches, wohlgeordnetes Land und können die besten Materialien und die besten Handwerker bezahlen. Ist das eine Leistung unserer Architekten? Brauchen wir nach Stuttgart zu reisen, um tadellos ausgeführte Installationen, gut gelegte Böden, erstklassigen Verputz, mit allem bürgerlichen Komfort eingerichtete Wohnungen zu sehen? Wir hätten in Stuttgart und dies gerade an den am wenigsten verstandenen Objekten viel wichtigeres zu lernen — aber wozu davon sprechen, denn man lernt eben nur, wenn man muss und wir sind heute so unendlich erhaben über das Müssen, über das Notwendige!

Stuttgart und die Theorie. Revolutionen sind nicht denkbar ohne die Vorarbeit der Ideen, die sich praktisch in der literarischen Propaganda äussern. Ebenso natürlich ist es, dass die offenen oder versteckten Gegner der Revolution zuerst die Theorie ablehnen, solange sie alleine dasteht, und dann, wenn die Umwälzung erfolgt ist, schleunigst feststellen, dass es mit der Theorie eben doch nicht klappt. Wenn wir die ideelle Vorbereitung der heutigen Umstellung im Bauen von Viollet-le-Duc über Semper, Berlage und van de Velde bis auf Le Corbusier nachgehen, so haben wir es sehr leicht, jedesmal eine Divergenz zwischen Idee und Realisation festzustellen. Diese Divergenz ist nichts anderes als der Abstand zum Leben, zur noch nicht umgeformten Wirklichkeit, die Distanz zwischen der Kunst als bewusster Idee und der nicht bewussten Umwelt. Die

Distanz wurde im Laufe des 19. Jahrhunderts immer grösser, denn es war die Aufgabe der Kunst geworden, bewusst für sich zu gehen, den Gegensatz immer wieder erneut zu betonen, um die Keime eines neuen Denkens durch die fremde Welt dieses Jahrhunderts zu tragen. Le Corbusiers Werk bekennt sich absolut zu dieser Distanz, er will *Kunst* geben, eine moderne Architektur schaffen, ebenbürtig der alten, ebenbürtig den Leistungen der modernen Technik, ebenbürtig der gleichzeitigen modernen Malerei. Wie sehr sein Werk als Kunst verstanden werden will, dafür sehen wir den besten Beweis in dem Unverständnis und in der

Feindseligkeit, der seine Leistung gerade in der Schweiz begegnet ist.

„L'architecture est au delà des besoins matériels“ — ist das in seinen Büchern nicht klar und aufrichtig genug gesagt? Aber es ist das Verhängnis der Bücher, dass sie nicht oder dann falsch gelesen werden. Und es ist das besondere Verhängnis der Idee Le Corbusiers, dass sie in dem Moment das Ohr der Allgemeinheit erreicht hat, wo bereits eine neue Gedankenreihe, die nicht mehr von der Kunst ausgeht und nicht mehr zur Architektur hinführt, unsere Begriffe umzustellen sucht. So begeht man die Gedankenlosigkeit, die Leistung Le Corbusiers an Forderungen zu messen, die sie nicht aufstellt, oder glaubt gar, die Zukunft hätte nun nichts eiligeres zu tun, als sein Werk zu verbürgerlichen, unsern heutigen Verhältnissen und Ansprüchen anzupassen. Gewiss — wir brauchen heute die Vision Le Corbusiers, so gut wie wir das Werk des Amerikaners Frank Lloyd Wright, wie wir selbst die Schulung der klassischen Architektur nötig gehabt haben. Wir gehen alle noch aus von jenem abgeschlossenen Etwas „Kunst“ — aber es ist nicht mehr unser Ziel; denn wir brauchen heute Waffen, die scharf sind und schneiden — die Begriffe des Aesthetischen aber, der Kunst, sind stumpf und schartig geworden.

Basel, 27. Dez. 1927.

Hans Schmidt.

ZUM BEGRIFF DES AESTHETISCHEN.

Gerade weil der Unterzeichnete mit den vorstehenden Ausführungen von Hans Schmidt über Le Corbusier vollkommen einig geht, scheint es ihm nötig, auf den einzigen Punkt dieses Aufsatzes hinzuweisen, bei dem dies nicht der Fall ist. Es betrifft Schmidt's letzten Satz. Was ist denn eigentlich dieses „abgeschlossene Etwas“ *Kunst*? Kunst ist immer der lebendige Gesichtsausdruck jeder Zeit gewesen, ihre unmittelbare Physiognomie, weshalb denn Jakob Burckhardt auch den Staat als Kunstwerk in diesem Sinn empfunden hat, mit einem Gefühl für den Zusammenhang des Lebensganzen, wie ihn seither erst wieder die sozialistische Theorie aufgebracht hat. Sobald Kunst ein „abgeschlossenes Etwas“ wird, ist sie nicht mehr Kunst in diesem strengen Sinn, sondern ein Luxusartikel wie ein gepflegtes Schosshündchen oder eine Orchidee. Freilich auch noch als Luxusartikel von symptomatischer Bedeutung. Vor dem „Aesthetischen“ besteht eine sonderbare Phobie: man verketzert diesen harmlosen Begriff, wie wenn er giftig wäre, weil man ihn mit dem Aesthetischen verwechselt. Aesthetisch ist alles, was die Aesthesis, das Gefühl, die sinnliche Wahrnehmung angeht: das

hat mit Kunst in gutem oder schlechtem Sinn zunächst gar nichts zu tun. Beim Tier bleibt diese ganze Sphäre des Aesthetischen im Unbewussten, wie alles andere auch, und ebenso beim primitiven, noch nicht zu bewusstem Denken erwachten Menschen. Vielleicht ist das wirklich ein Idealzustand. Schon bei den alten Griechen ist aber diese Welt des Aesthetischen ins „bewusste Bewusstsein“ emporgestiegen; Heraklit grübelt über das Wesen der „Harmonie“, und bei den Pythagoraeern ist die aesthetische Fragestellung noch aufs Engste mit der mathematischen verknüpft. Die aesthetische Welt ist nun eben einmal eine Tatsache, so real und unumgänglich wie alle sonstigen Natur- und Geistes-Bereiche, und nachdem sie — ungefragt und ungebeten — nun einmal ins Bewusstsein emporgestiegen, und dem denkenden Menschen in den Weg getreten ist, muss sich dieser wohl oder übel damit abfinden. In den traumhaft-unbewussten Zustand paradiesischer oder tierischer Unschuld können wir uns beim besten Willen nicht zurückfinden, also werden wir eben aus der Situation, in die wir nun einmal gestellt sind, das Beste zu machen trachten, und den rohen Klotz ungelöster Probleme verarbeiten müssen, statt ängstlich darum herum zu gehen. Die Begriffe des Aesthetischen sind durchaus nicht stumpf und schartig, wie Schmidt annimmt, sondern weich, verschwommen und unentwickelt, sie müssen zu den von Hans Schmidt ersehnten scharfen Waffen erst noch geschmiedet und geschliffen werden. Welche anderen Waffen will man sonst brauchen? Mit materiellen, technischen Gründen, Zweckmässigkeiten, Maschinalismen im Bereich des Seelischen und Geistigen fechten, hiesse mit Spiessen und Säbeln im Nebel herumstechen, so sehr diese Waffen auf ihrem Felde taugen mögen.

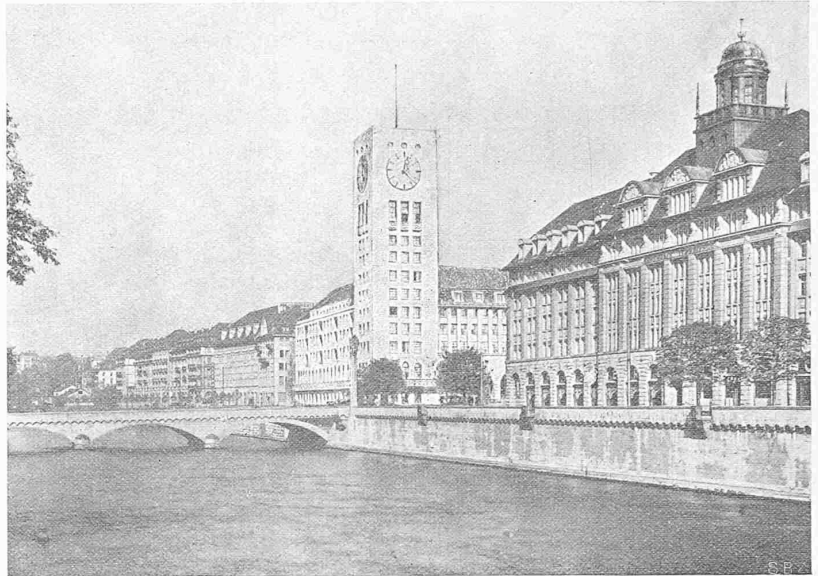
Eine gewisse Schiefheit kommt schon dadurch in die Diskussion, dass die besten Köpfe der modernen Bewegung mit Vorliebe den Kunstbegriff der Spiessbürgers bekämpfen, statt den Kunstbegriff in seiner präzisesten Fassung, ohne zu bedenken, dass man nur Gleiches mit Gleichem vergleichen kann: die verschwommene Meinung des Aestheten mit der nicht minder verschwommenen des Modernitätsspiessers, und die eine saubere Formulierung mit der andern.

Peter Meyer.

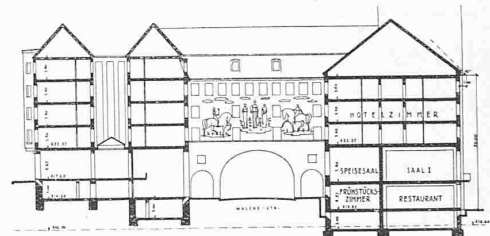
Schmalspurige Bahnen mit Hauptbahn-Charakter.

In Europa ist im allgemeinen die Auffassung verbreitet, dass normalspurige Bahnen (1435 mm) und breitspurige Bahnen, wie sie in Spanien, Portugal, Irland und Russland zu finden sind, allein Anspruch auf die Bezeichnung „Hauptbahnen“ haben. Wie wenig gerechtfertigt diese Auffassung ist, zeigen vor allem die Beispiele der grossen Eisenbahnnetze in den südafrikanischen Staaten, in Niederländisch-Indien und in Japan, Bahnen, die an Ausdehnung, Grösse der beförderten Zugseinheiten und Ausmass (Gewicht), der Fahr-Betriebsmittel bei einer Spurweite von 1067 mm die Verhältnisse der europäischen Hauptbahnen erreichen, und sogar vielfach übertreffen. Selbst auf unserem Kontinent sind Schmalspurbahnnetze zu finden, die keineswegs als „Nebenbahnen“ charakterisiert werden können, wenn man die Art des Verkehrs und die Bedeutung der durch die Bahn erschlossenen Gebiete betrachtet. Ein extremes Beispiel hierfür zeigen die schmalspurigen Teile des südslavischen Eisenbahnnetzes, die vormaligen Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen, die durch Ausbau österreichisch-ungarischer strategischer Bahnlinien mit bloss 760 mm Spurweite ein mehrere hundert Kilometer grosses Netz bilden, wichtige Hafenplätze wie Gravosa (Ragusa) und Castelnovo (Cattaro) erschliessen, und mit einem Rollmaterialpark mit Wagen I., II., III. und IV. Klasse, Schlafwagen und Speisewagen allen Anforderungen des Personenverkehrs über grosse Entfernung entsprechen.

Eine ganz hervorragende Bedeutung kommt aber den meterspurigen Bahnen in unserem Lande zu. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern stellen die schweizerischen Schmalspurbahnen einen sehr hohen Prozentsatz, bezogen auf kilometrische Länge, von allen Eisenbahnen des Landes dar, und von diesen haben



III. Preis (3300 Fr.). Entwurf Nr. 46. — Verfasser Arch. M. Risch (i. Fa. Schäfer & Risch), Zürich.



Oben Ansicht von der Bahnhofbrücke. — Unten Schnitt 1 : 1000.

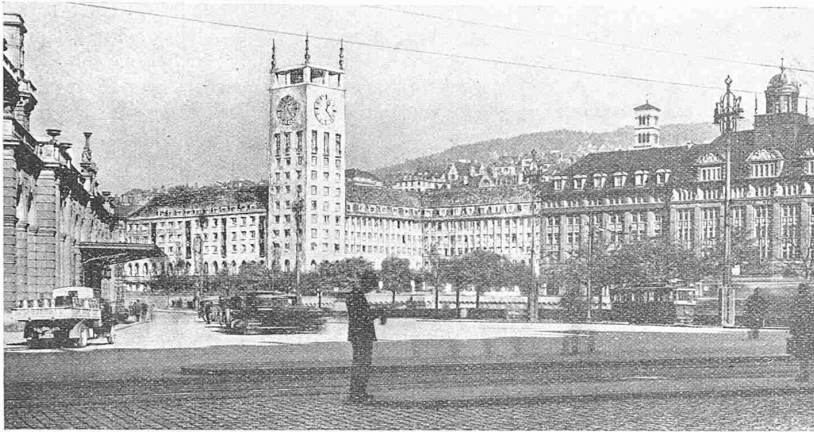
besonders zwei Bahnnetze, die Rhätische Bahn im Südosten und die Montreux-Berner Oberlandbahn im Westen des Landes, ausgesprochenen Hauptbahncharakter.

In der Nummer vom 3. Dezember 1927 dieser Zeitschrift ist ein Artikel „Die meterspurigen Alpenbahnen der Schweiz“, von E. Lassueur, erschienen, der die Bedeutung der schmalspurigen Bahnen in unserem Lande beleuchtet. Jene Erörterungen können insofern nicht als vollständig angesehen werden, als die oben erwähnte Montreux-Berner Oberlandbahn in ihnen nicht behandelt ist. Diese Bahn umfasst mit der ihr angegliederten Clarens-Chailly-Blonay-Bahn eine Netzlänge von 81 km. Ausserdem sind an dieses Netz, mit Rollmaterial-Uebergang, angeschlossen die „Chemins de fer électriques de la Gruyère“ mit 49 km Netzlänge und die „Chemins de fer électriques Veveysans“ mit 21 km Netzlänge (einschliesslich der 5 km langen Zahnstangenstrecke Blonay-Pleïades), sodass sich ein verkehrstechnisches Ganzes von 151 km Länge, mit ausgesprochenem Alpenbahncharakter ergibt.

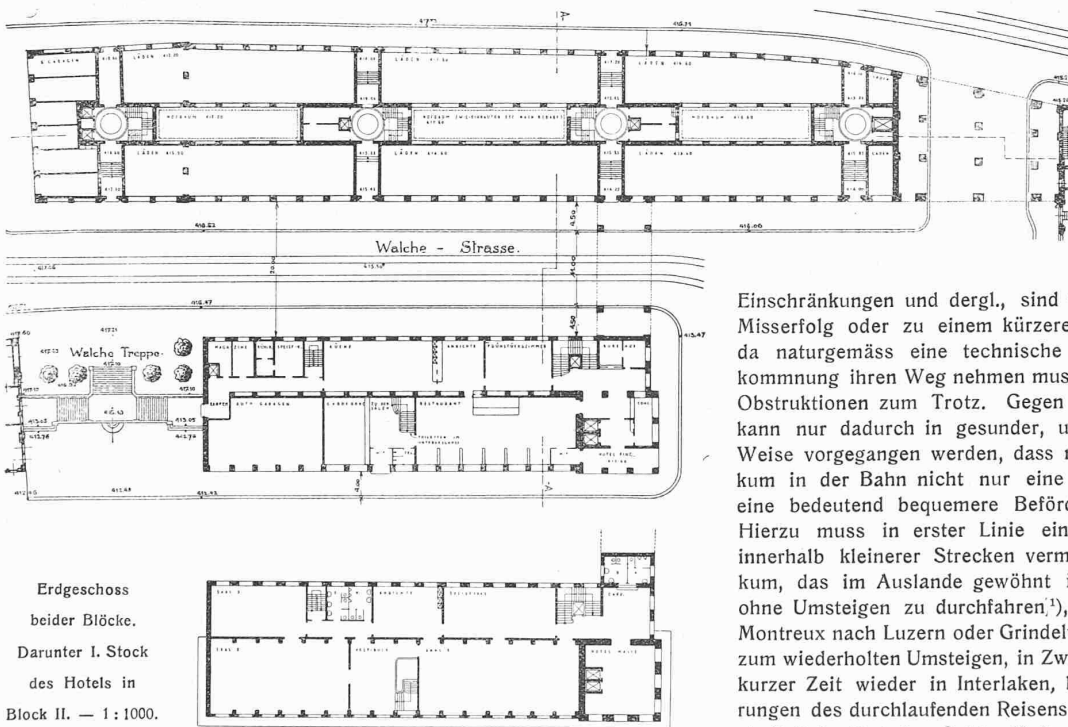
Dass der 81 km langen Montreux-Berner Oberlandbahn (M. O. B.) technisch wie volkswirtschaftlich eine noch grössere Bedeutung zukommen muss als beispielsweise den im erwähnten Artikel behandelten 24 km langen Berner Oberland-Bahnen (B. O. B.) zeigt nebenstehende Tabelle.

Dabei ist noch zu erwähnen, dass die M. O. B. mit einem Rollmaterial-Park ausgestattet ist, der in Bezug auf technische Durchbildung der Triebfahrzeuge und hinsichtlich des Komfort der Personenwagen auf der grössten Höhe heutiger Ansprüche steht. Die Ausstattung der neueren I. und II. Kl.-Wagen übertrifft alles was in dieser Hinsicht auf europäischen Hauptbahnen geboten wird, und ist sonst nur etwa bei den Pullmann-Wagen und einzelnen Salon-Wagen zu finden. Als einzige schweizerische Schmalspurbahn hat ferner die M. O. B. Speisewagen im Verkehr. Und für diese Bahn ist auch die für schweizerische Verhältnisse äusserst bemerkenswerte Tatsache zu erwähnen, dass gewisse Schnellzüge ohne Aufenthalt von einer Endstation zur andern (Montreux-Zweisimmen) durchlaufen. Derartige „Non-stop-runs“ sind sonst vor allem bei einzelnen englischen und nord-französischen Bahnen bekannt.

IDEEN-WETTBEWERB FÜR UEBERBAUUNG DES STAMPFENBACH-AREALS
 III. Preis (3300 Fr.), Entwurf Nr. 46. — Arch. M. Risch (i. Fa. Schäfer & Risch), Zürich.



Blick vom Bahnhofplatz auf das Hotel mit Turm-Restaurant (Baublock II).



	M. O. B.	B. O. B.
Lage der höchsten Station	1277 m ü. M.	1037 m ü. M.
Mittlere Steigung der ganzen Bahn	28,06%	26,19%
Gesamtlänge aller Tunnel	4260 m	87 m
Gesamtlänge aller Tunnel in % der		
Länge der ganzen Bahn	5,7%	0,37%
Länge des längsten Tunnels	2450 m	60 m
Länge aller Brücken	1038 m	224 m
Länge aller Brücken in % der Länge		
der ganzen Bahn	1,4%	0,95%
Länge der grössten Brücke	113 m	30 m

Im weitem dürfte es von Interesse sein, die Entwicklungsmöglichkeiten des hier besprochenen Meterspurnetzes zu erörtern. Zunächst ist an die Gruppe der drei Bahnen M. O. B., C. E. G. und C. E. V. (zusammen, wie gesagt, 151 km) in Clarens die Strassenbahn Vevey-Montreux-Villeneuve direkt angeschlossen. Ferner ist für die Zukunft ein Zusammenschluss dieser Bahngruppe mit der Lausanne-Moudon-Bahn und damit mit der Lausanner Strassenbahn und der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn durchaus als im Bereiche der Möglichkeit anzusehen, wodurch ein Bahn-Komplex von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung entstehen würde.

Aber im Vordergrund des Interesses würde die Ausgestaltung des Alpenbahn-Spurnetzes durch eine direkt durchlaufende Verbindung der hier besprochenen Bahngruppe, die sich um die M. O. B. gliedert, mit dem Schmalspurbahn-Netz Berner-Oberland-Bahnen-Brünigbahn stehen. Nach dem Vorschlage von Dr. sc. techn. R. Zehnder-Spörry in Montreux wäre eine derartige Verbindung in äusserst einfacher Weise durch Einlegen einer dritten Schiene in die normalspurigen Strecken zwischen Zweisimmen und Interlaken herzustellen.

Eine derartige Verbindung der beiden wichtigen Schmalspurbahngruppen um Montreux und Interlaken zu einem einheitlichen Ganzen wird im Laufe der Zeit zur unwiderlegbaren Notwendigkeit werden. Hierfür sprechen nicht nur, wie bei all solchen Problemen, allgemeine verkehrstechnische, volkswirtschaftliche und militärische Ueberlegungen, sondern vor allem die Erfahrungen, die das Eisenbahnverkehren im Laufe der letzten Jahre im Hinblick auf die

Entwicklung des konkurrenzierenden Automobil-Verkehrs machen musste.

Die Bestrebungen von Eisenbahn-Kreisen, den Fortschritt in der Entwicklung des Automobil-Verkehrs künstlich zu hemmen, etwa unter Herbeiführung behördlicher

Einschränkungen und dergl., sind von vorneherein zu einem Misserfolg oder zu einem kürzeren Scheinerfolg verdammt, da naturgemäss eine technische Entwicklung und Vervollkommenung ihren Weg nehmen muss, allen künstlich erzeugten Obstruktionen zum Trotz. Gegen die Automobilkonkurrenz kann nur dadurch in gesunder, und daher in erfolgreicher Weise vorgegangen werden, dass man dem reisenden Publikum in der Bahn nicht nur eine sicherere, sondern auch eine bedeutend bequemere Beförderungsmöglichkeit bietet. Hierzu muss in erster Linie ein mehrmaliges Umsteigen innerhalb kleinerer Strecken vermieden werden. Das Publikum, das im Ausland gewöhnt ist, die längsten Strecken ohne Umsteigen zu durchfahren¹⁾, wird auf der Fahrt von Montreux nach Luzern oder Grindelwald sich stets sehr ungern zum wiederholten Umsteigen, in Zweisimmen, und nach relativ kurzer Zeit wieder in Interlaken, bequemen. Derartige Störungen des durchlaufenden Reisens müssen dazu führen, dass ein Teil des Verkehrs Gefahr läuft, auf die Strasse oder selbst auf die in landschaftlich monotoneren Gegenden verlegten Normalspurbahnen abgeleitet zu werden.

Wenn man bedenkt, dass heute für eine durchlaufende meterspurige Alpenbahn mit ausgesprochenem Hauptbahncharakter vom Genfersee durch das Berner Oberland nach dem Vierwaldstättersee nicht nur der Grundstein gelegt ist, sondern dass technisch dieses Rückgrat des Touristenverkehrs bis auf einige relativ geringe Vervollkommenungen schon besteht, so wird es geradezu zur Selbstverständlichkeit, dass die nächste Zukunft den Einbau der dritten Schiene Zweisimmen-Interlaken bringen muss.

Dr. sc. techn. U. R. Ruegger, Dozent an der E. T. H. gew. Kontrollingenieur am Eidg. Eisenbahndepartement, Bern.

Mitteilungen.

Bau der Pancevo-Brücke in Serbien. Zwischen Altserbien und der durch den Friedensvertrag von Ungarn an den serbischen Staat abgetretenen grossen Landgebieten nördlich der Donau besteht nur eine einzige Eisenbahnbrücke, die zwischen Belgrad und Semlin über die Save führt. Der östliche Teil des neuen Gebietes

¹⁾ Man denke z. B. an die 4600 km lange Strecke von Montreal nach Vancouver, wo der Reisende 89 Stunden im Wagen bleibt.