

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 97/98 (1931)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Bausorgen des Völkerbundes in Genf  
**Autor:** Jegher, Carl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-44732>

### **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:** 02.04.2025

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

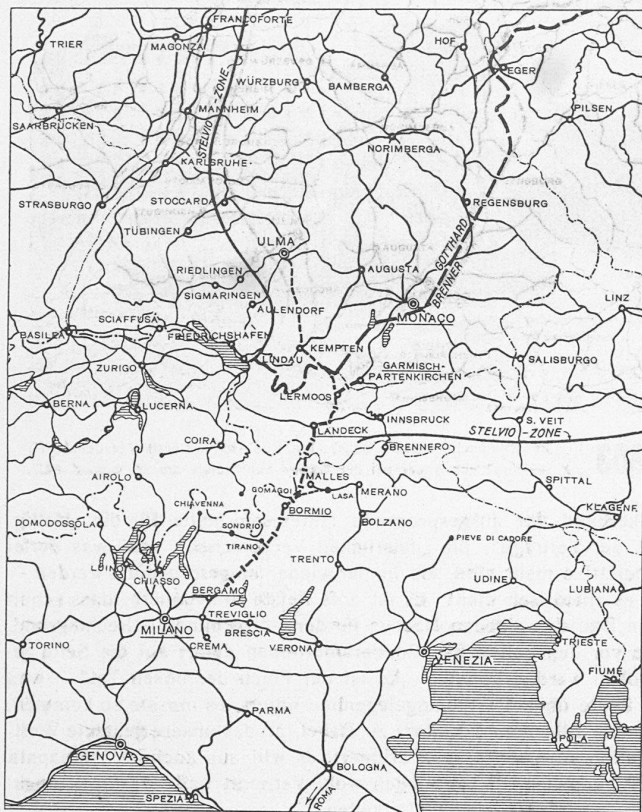


Abb. 1. Uebersichtskarte 1:6 000 000 des Stelviobahnprojektes F. Tajani (1930) mit Einzeichnung seiner Einflusszone, sowie der nördlichen Zonengrenze Gotthard-Brenner, bezogen auf Mailand.

seebahn, geht statt dessen von Mailand bzw. Bergamo in sehr gestreckter Linie auf sein nordöstliches transalpinisches Ziel München los (Abb. 1). Seine Neubaustrecke beginnt in Bergamo und schliesst in Garmisch-Partenkirchen an die Mittenwaldbahn München-Innsbruck an, wie im Einzelnen der Uebersichtskarte Abb. 2 zu entnehmen. Dazu muss allerdings die Ueberwindung einer vierten Wasserscheide mit einem 13,3 km langen Barbellino-Tunnel in Kauf genommen werden, wie aus dem Längenprofil ersichtlich. Die weiterhin erforderlichen Scheiteltunnel erhalten Längen von 17 km unter dem Stifserjoch, 19,7 km unter der Malserheide (Passo di Rezia) und von 8,5 km unter dem Fernpass. Eine „Variante“ zur Ueberschneidung der Malserheide auf 1500 m Scheitelhöhe würde mit 12,3 km Mehrlänge den Rezia-Tunnel vermeiden, der ohnehin wegen der Unterfahung der Malserheide-Seen bei geringer Ueberlagerung nicht besonders erwünscht erscheint. Erhebliche Kunstbauten auf den grossenteils über 1000 m ü. M. liegenden Lehnstrecken dürfte der Minimalradius von 600 m erfordern; diese schlanke Führung in Verbindung mit der Maximalsteigung von 15,6‰ ist wohl etwas luxuriös, im Vergleich mit Brenner und Gotthard ( $R_{\min}$  300 m), deren Längenprofil wir vergleichsweise ebenfalls eingezeichnet haben. In welchem Plan-Masstab Prof. Tajani sein Tracé studiert hat, geht aus der Veröffentlichung nicht hervor, vermutlich sind diese Studien ziemlich generell. So rechnet der Verfasser hinsichtlich der Baukosten mit folgenden kilometrischen Ansätzen (die wir zu 100 Lire = 27 Fr. umgerechnet haben): Barbellino-, Stelvio- und Rezia-Tunnel 6,5 Mill. Fr./km, somit 89, bzw. 114, bzw. 133 Mill. Fr., der Fernstreckentunnel 4 Mill. Fr./km bzw. 34 Mill. Fr.; für die kleinern Tunnel sind 1,6 Mill. Fr./km angesetzt, für die offenen Strecken (zweispuriger Lehnbau) 540 000 Fr./km, Oberbau 135 000 Fr./km, „Elektrifikation“ 108 000 Fr./km usw. Für die ganze Neubau-Strecke Bergamo-Garmisch stellt sich der Voranschlag, bzw. die Kostenschätzung (ohne Kraftwerke, Rollmaterial usw.) auf 575 Mill. Fr., für die Variante ohne Rezia-Tunnel auf 482 Mill. Fr.; 170 km der Bahn liegen auf italienischem Territorium. Dazu kommt

die Doppelschleifen-Anschlussstrecke von Gomagoi nach Lasa (Richtung Meran) mit 18,5 km; diese ist in obigen Gesamtkosten mit 4 Mill. Fr. inbegriffen, nicht aber die nötigen Verbesserungen an den beidseitigen Anschlussbahnen, wie z. B. Leermoos-Kempton u. dergl.

Sehr eingehend und mit vielen Tabellen behandelt sind die Fragen der Einflusszonen und der Rentabilität. Wir müssen hierüber auf unsere Quelle verweisen, aus der wir lediglich die Uebersichtskarte in Abb. 1 wiedergeben. Wir haben diese ergänzt durch Eintragung der mutmasslichen nördlichen Zonengrenze zwischen Gotthard und Brenner, bezogen auf Tarifentfernungen ab Mailand (die dick gestrichelte Linie). Welche Verluste die beiden benachbarten Alpenübergänge durch diese neue Stelvio-bahn erleiden müssten, zeigt der Verlauf der westlichen und südlichen Grenze der Stelvio-Zone (volle Linien). Ohne auf die, diesen Annahmen zugrunde gelegten Tarife usw. eingehen zu können, sei zum Schluss nur noch erwähnt, dass Prof. Tajani damit rechnet, dass seine Stelvio-bahn allein an Transitgüter-Einnahmen dem Gotthard 11,5 Mill. Fr. jährlich abnehmen würde. Für das 170 km lange italienische Teilstück rechnet er mit jährlichen Brutto-Einnahmen von 24,6 Mill. Fr. für Güter, 8,1 Mill. Fr. für Personen und Gepäck, samt Verschiedenem mit insgesamt rd. 35 Mill. Fr. Dabei kommt er zum Schluss, dass von dem (für die italien. Strecke) benötigten Kapital nur 138 Mill. Fr. verzinst werden könnten, während 283 Mill. Fr. à fonds perdu aufgebracht werden müssten, d. h. ziemlich genau  $\frac{2}{3}$  des investierten Kapitals blieben zinslos.

Die Aussichten auf eine Verwirklichung dieser Stelvio-bahn zu bewerten, ist nicht unsere Sache; immerhin dürften die beteiligten Länder, die Angehörigen des vorkriegszeitlichen Dreibundes, vorläufig noch dringendere Bedürfnisse zu befriedigen haben.

### Bausorgen des Völkerbundes in Genf.

Unter diesem Titel wird der „Neuen Zürcher-Zeitung“ (Nr. 1447, vom 29. Juli d. J.) folgendes berichtet, was wir, mit freundlicher Erlaubnis der Redaktion, unserm Leserkreis nicht vorenthalten dürfen:

„Die Erstellung der Völkerbund-Neubauten im Ariana-Park scheint — nach der peinlichen Geschichte ihrer Planentwürfe, die noch jüngst im Völkerbunds-ausschuss für Kunst und Literatur eine bedenkliche Zensur erfahren haben — einfach nicht aus den Missgeschicken herauszukommen. Als zu Beginn dieses Frühjahrs, anderthalb Jahre nach der Grundsteinlegung, endlich das erste Baulos, der gesamte Rohbau, vergeben war und mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden konnte, glaubte man, dass die architektonischen Vorbereitungen endgültig abgeschlossen seien. Man meinte dies auch aus der verhältnismässig kurz bemessenen Bauzeit von nur 18 Monaten schliessen zu können. Die Bauunternehmung selber, ein Konsortium von zwei Firmen in Genf, einer französischen und einer italienischen unter der Führung der Zürcher Baufirma Hatt-Haller, ging auch mit einem dem Umfang des Baues entsprechenden maschinellen Rüstzeug sofort ans Werk. Der riesige Bauplatz von über 600 m Länge und teilweise bis 150 m Breite gleicht beinahe einem Petroleum-Bohrfeld. Nicht weniger als sieben Betongiesstürme (mehrere von 60 bis 70 m Höhe) und etwa ein Dutzend gewaltige Krane ragen aus dem terrassierten gelbbraunen Baugrund in die Lüfte, doch leider zumeist noch regungslos. Die Installationen würden genügen, um 1000 bis 1200 Arbeiter zu beschäftigen und sämtliche Gebäude gleichzeitig aufführen zu können, was zur Vertragserfüllung erforderlich wäre und auch in der Absicht der Bauunternehmung lag. Statt dessen konnten aber bis heute höchstens 300 bis 350 Arbeiter beschäftigt werden, von denen in den letzten Tagen etwa 50 noch entlassen werden mussten, weil — die Projektarbeiten heute noch nicht definitiv bereinigt sind.

Man weiss zur Genüge, wie es mit dem für die Ausarbeitung der Baupläne bestellten Architekten-Konsortium stand. Jeder der fünf Herren, die gleichberechtigt darin sitzen, wollte am endgültigen Bauplan irgend etwas Eigenes, Besonderes durchsetzen, und so stritt man sich zunächst jahrelang herum, bis nur die allgemeinen Bauentwürfe erstellt waren. Das Hin- und Herblicken der fünf Architekten scheint aber auch heute noch kein Ende zu nehmen; denn

sonst könnte es kaum vorkommen, dass die Detailpläne den ausführenden Baustellen nur Tag für Tag vorgelegt werden können, wobei, was nicht verwunderlich ist, nachträglich immer wieder noch Aenderungen vorgenommen werden müssen, die heute da und morgen dort die Fortführung der Arbeiten verzögern und stören oder gar auch schon wiederholt doppelte und dreifache Arbeiten verursachen. So kann es mit dem zurzeit grössten Bau Europas, auf welches Merkmal man mit Recht etwas stolz sein möchte, wohl nicht länger gehen, und man kann nicht anders, als der Baukommission des Völkerbundes eindringlich zuzurufen, dass es höchste Zeit ist, einmal energisch zum Rechten zu sehen. Man muss sich leider damit abfinden, dass der Gesamtplan des neuen Völkerbundhauses architektonisch allgemein sehr wenig Beifall findet. Man kann daher sicher nicht auch noch riskieren, dass die Ausführung des Baues wegen der Unzulänglichkeit der architektonischen Leitung noch lange hinausgeschleppt und — wer weiss mit welchen Kostenüberschreitungen — schliesslich zu einem Pfuscherwerk werde. Da muss, und zwar rasch, irgendwie Abhilfe geschaffen werden, sonst bleibt nichts anderes übrig, als dass der Völkerbundsrat oder die Völkerbundsversammlung jetzt noch das vornehmen, was von Anfang an das einzig Richtige gewesen wäre, nämlich die gesamte architektonische Leitung einem *einzigem*, fähigen Manne zu übertragen, der auch die volle Verantwortung dafür zu tragen vermag.“ —

Dieser Darstellung ihres Berichterstatters fügt die Redaktion der N. Z. Z. folgende eigene Meinungs-Aeusserung zu:

„Da dieser sehr pessimistische Eindruck vom Stand der Arbeiten am neuen Völkerbundsgebäude auch durch eine eingehende Besprechung mit mehreren der leitenden Architekten nicht beseitigt oder wesentlich abgeschwächt werden konnte, erachten wir es als Pflicht, die Öffentlichkeit darauf aufmerksam zu machen. Mit allgemeinen Beschwichtigungen über die Grösse des Werkes, die uns zuteil wurden, sowie dass die Bauunternehmung ihre Installationen teilweise zu früh aufgestellt habe, und dass die vorgesehene Bauzeit von vier Jahren nur ganz wenig überschritten werden dürfte, (schon jetzt also muss man damit rechnen), wird man die offenkundige Tatsache nicht beseitigen können, dass der erste Bausommer für die Erstellung des Völkerbundspalais zu zwei Dritteln oder drei Vierteln als verloren betrachtet werden muss. Das ist auch volkswirtschaftlich angesichts der überall herrschenden Arbeitslosigkeit höchst bedauerlich. Möglich, dass die jetzt verlorene Zeit später durch allerlei Forcierungen zum Teil oder ganz wieder eingeholt werden kann. Dabei steigt jedoch auch die Möglichkeit, durch allerlei Ueberhastungen die Qualität der auszuführenden Arbeiten noch mehr zu gefährden. Das ist im Grunde das grösste Beunruhigungsmoment. Die Baukommission des Völkerbundes, die für die ganze Durchführung des Baues die Verantwortung trägt, hat darum, wir wiederholen es nachdrücklich, alle Ursache, sich ernstlich mit allen vorkommenden Klagen zu befassen — wobei vielleicht auch in ihrem eigenen Betriebe dies oder jenes überprüft und besser organisiert werden sollte — wenn sie nicht riskieren will, die grössten Unannehmlichkeiten zu erleben.“ —

Soweit die „Neue Zürcher-Zeitung“. Es muss schon sehr schlimm um eine Sache stehen, wenn eine grosse Tageszeitung vom Rufe der „N. Z. Z.“ sich so rückhaltlos äussert. Für uns ist diese Entwicklung der Dinge nicht verwunderlich, hatten wir doch schon vor vier Jahren, im Anschluss an den Wettbewerb unglückseligen Angedenkens, mit Kraft und mit unmissverständlicher Deutlichkeit vor der damals erst beabsichtigten diplomatisch-politischen Verfuhrwerkung des Bauvorgehens gewarnt, leider ohne zuständigen Ortes Gehör, geschweige denn Verständnis zu finden. Wir verweisen auf Band 90 der „S. B. Z.“, wo am 1. Oktober 1927 unser Mitarbeiter für Architektur, Peter Meyer, *eindringlich* gewarnt hatte, diese Baufraße nicht „zu einem höchst stattlichen *Skandal* auszuwachsen“ zu lassen. Diese Definition als „Skandal“ ist der „S. B. Z.“ höhern Orts übel vermerkt worden, sogar in gewissen S. I. A.-Kreisen. Andererseits haben eine Reihe *welscher* Kollegen gerade diese Definition *ausdrücklich unterstrichen*; wir erinnern an die Einsendungen der Architekten A. Hertling, H. Lavarière, Ch. Thévenaz, Ch. Dubois, Favarger, F. Gillard und F. Godet. Wir selbst hatten das Jury-Urteil, den Ursprung dieser babylonischen Verwirrung, als unverhüllten *Rechtsbruch* bezeichnet (Seiten 197 und 314), den trotz allen Vorstellungen das diplomatische Fünferkomitee gedeckt hat! Es war dies gerade von dieser Seite umso schmerzlicher, als doch der



1903 Von der Rheinschiffahrt bis Basel: Ing. Rud. Gelpkes erste Versuchsfahrt, die „Justitia“ vor Anker bei der Basler Schifflande am 26. August 1903.

Völkerbund der ausgesprochene Hüter sein sollte für die „Heiligkeit der Verträge“, die „feierlichen Versprechen“, und was derlei Superlative mehr sind, die immer wieder so gern benützt werden — wo es rhetorisch dient. Es ist aufs tiefste zu bedauern, dass schon beim Bau des eigenen Hauses für den Völkerbund die Rechtsgrundlage vor den politischen Sonderambitionen derart auf die Seite geschoben werden konnte. „Es ist der Fluch der bösen Tat“ — was wir heute über die Bauangelegenheit hören; es *musste* so kommen, und das Bild vom Turmbau zu Babel, an das unsere gesamte Welt-situation so erschreckend erinnert, es will uns auch im Arianapark nicht verlassen. Wann siegen wohl Vernunft und Verantwortungsgefühl über persönliche Eitelkeiten? C. J.

### Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft, 1930.

(Fortsetzung von Seite 64.)

[Vorbemerkung der Redaktion. Den Ausführungen des Eidg. A.f.W. über die Rheinschiffahrt bis Basel auf Seite 64 letzter Nummer hatten wir ein Bild vom Eintreffen der „Millionsten Tonne“ des Jahres 1930 beigefügt. Für zwei weitere Bilder zur Veranschaulichung der bisher erzielten Fortschritte fehlte der Raum, wir bringen sie deshalb erst heute: Links der kleine Schraubendampfer, mit dem vor 28 Jahren Rud. Gelpke seine erste Pionierfahrt in drei Tages-Etappen durchgeführt hat, um damit zu beweisen, dass der Oberrhein immer noch schiffbar sei. Demgegenüber zeigt das Bild rechts eine Anfüllung des Basler Hafenbeckens mit Schleppkähnen, wie sie sich seit Jahren nicht nur hie und da, sondern häufig einstellt. Der kommerzielle Schiffsverkehr hat sich in einem Mass entwickelt, wie es damals, ausser von seinem Propheten, von keinem ernsthaften Techniker für möglich gehalten wurde. Man muss in Basel zur Anlage eines zweiten Hafenbeckens schreiten, um den weiterwachsenden Verkehr bewältigen zu können; im ersten Halbjahr 1931 hat er die Rekordziffer der letztjährigen Vergleichsperiode, trotz der allgemeinen Krise, wieder um ein Fünftel übertroffen! Die Gegenüberstellung dieser beiden Bilder möge Jeden, der sich für eine anscheinend wenig aussichtsvolle gute Sache einsetzt, ermutigen, an seinem Orte nicht müde zu werden dafür zu kämpfen, denn der Glaube kann Berge versetzen, auch heute noch!]

#### Ausbau des Rheinabschnittes Basel-Bodensee.

Die Bauvorlagen für die Kraftwerke werden nach den Grundsätzen von Vereinbarungen behandelt, die zwischen der Schweiz und Baden über die Genehmigung der Pläne, die Beaufsichtigung des Baues und des Betriebes der Kraftwerke abgeschlossen wurden. Die Erfahrungen, die mit den Vereinbarungen über Schwörstadt, Dogern und Rekingen gemacht wurden, legen die Frage nahe, ob nicht im Interesse einer Vereinfachung nun eine allgemeine Vereinbarung aufgestellt werden könnte.

*Bestehende Kraftwerke.* (Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Laufenburg und Eglisau). Zum Teil wurden ältere Turbineneinheiten durch neue ersetzt. Andere Aenderungen sind nicht von Belang.

*Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt.* Die letzten Bauvorlagen wurden in der Hauptsache bereinigt und genehmigt. Die Bauarbeiten sind soweit vollendet, dass der Probetrieb mit zwei Einheiten aufgenommen werden konnte. Die endgültige Abnahme der