

Die Entscheidung über das Völkerbundgebäude

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 27

PDF erstellt am: **21.07.2024**

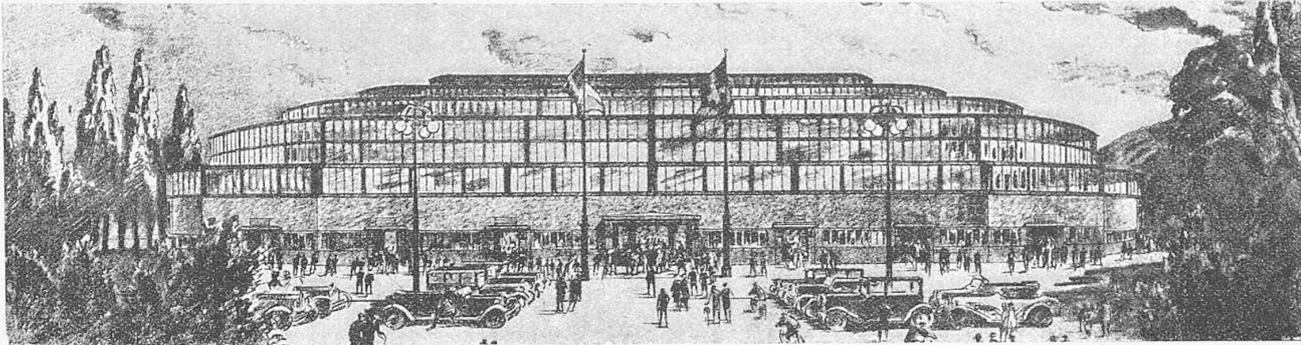
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41837>

Nutzungsbedingungen

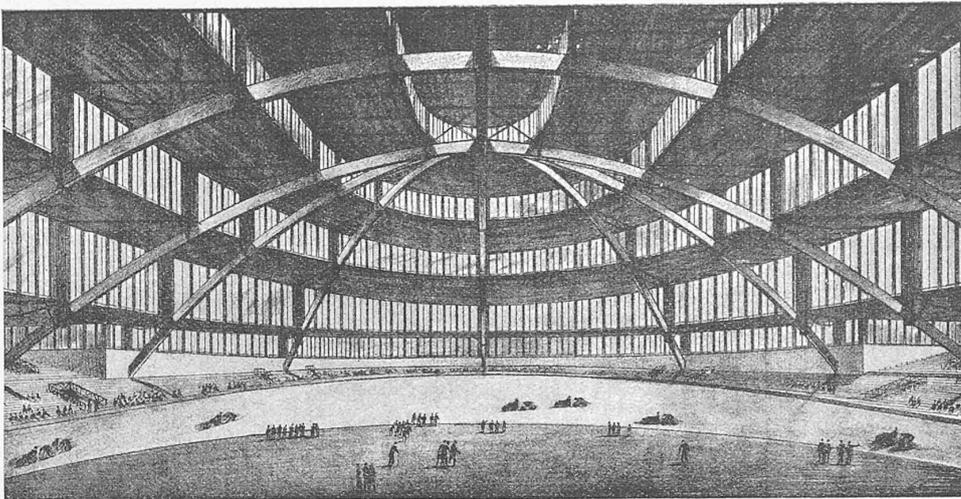
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.



Entwurf für den Ausbau der bestehenden Radrennbahn Oerlikon zu einer Ausstellungs- und Sporthalle. Arch. J. Geiger, Zürich.



Blick in der Längsaxe der überdeckten Rennbahn. Eisenbau-Entwurf Löhle & Kern A.-G., Zürich.

aufgestellte Lagerböcke abgegeben, deren Füsse durch unterirdisch verlegte Zugbänder mit einander verbunden sind. Mit den stufenförmigen Flachbedachungen abwechselnde vertikale Fensterflächen sorgen für eine ausreichende Belichtung des rd. 14 000 m² bedeckenden Raumes. Die bestehenden Tribünen fassen, einschliesslich Stehplätzen, 11 500 Plätze; dazu wird der Innenraum der Bahn, bei Restaurationsbestuhlung vor einer beweglichen Bühne von 24 × 22 m, die Anordnung von 8500 Plätzen gestatten.

Wir begnügen uns heute mit diesen wenigen Angaben. Dass die auf diese Weise ausgebauten Rennbahn Oerlikon für alle erdenklichen Veranstaltungen dienen könnte, braucht kaum besonders betont zu werden. Es darf deshalb angenommen werden, dass das Projekt in weitesten Kreisen regem Interesse begegnen werde, umso mehr, als das nachgerade dringende Problem einer grossen Fest- und Ausstellungshalle für Zürich in einer vielköpfigen Kommission schon seit Jahren ergebnislos gewälzt wird. G. Z.

Die Entscheidung über das Völkerbundgebäude.

Nach längern Beratungen und Einholung von Gutachten von unbekannter Seite hat das aus fünf Diplomaten bestehende Spezialkomitee der vierten Kommission der Völkerbunds-Generalversammlung seine Entscheidung einstimmig gefällt, die dahin geht, es sei von den Architekten *Nenot* und *Flegenheimer* ein bereinigtes Projekt auszuarbeiten, unter Beiziehung der Architekten *Broggi*, *Lefèvre* und *Vago*, die ebenfalls „erste Preise“ bekommen hatten.

Das Pessimum des theoretisch Möglichen dürfte damit zur Wirklichkeit geworden sein, und wenn schon die Genfer Vox populi über diesen Sieg des Klassizismus triumphiert, so werden Hohn und Geringschätzung schon der nächsten Generationen über dieses Ergebnis nicht ausbleiben. Wie man hört, hat sich der Vertreter der Tschechoslovakei, *Ossuski*, mit Wärme für das Projekt *Le Corbusier* eingesetzt, auch der japanische Gesandte *Adacti* soll den Eingaben der fortschrittlichen Architekten-Vereine zu Gunsten

dieses einzigen modernen Projektes nicht unzugänglich gewesen sein, während England aus undurchsichtigen Gründen von Anfang an für das mit einer einzigen Stimme prämierte Projekt *Vago* eintrat. Das Ergebnis ist also ein *Produkt politischer Opportunitäten*, bei dem architektonische Erwägungen höchstens die ornamentale Rolle von Verschleierungen gespielt haben; aber man wird daraus den Beteiligten nicht einmal einen Vorwurf machen können, denn das klägliche Versagen des Preisgerichts (ein Versagen, das sich sehr wohl verstehen, aber kaum entschuldigen lässt) hat den Völkerbund eben gezwungen, die Baufrage den Diplomaten zu überantworten, von denen schliesslich architektonische Sachkenntnis nicht verlangt werden kann.

Ueber die Qualitäten der Entwürfe, deren Verfasser nun gemeinsam die Quadriga dieses Sieges ziehen dürfen, sind weiter keine Worte zu verlieren — man wird darauf zurückkommen, wenn der endgültige Entwurf vorliegt. Dass sich die modernen Ideen der Aufrichtigkeit und Einfachheit bei solchen „Monumentalaufgaben“ am wenigsten rasch durchsetzen, ist kein Wunder, und so wird diese Genfer Katastrophe alle jene, denen es um Kopfkürzung in der Architektur zu tun ist, nur zu umso intensiverer Erziehungsarbeit anspornen. Dabei dürfte ihnen als abschreckendes Beispiel von überzeugender Schlagkraft gerade dieser Völkerbundspalast nützlich werden. P. M.

Zur Uebersicht über seine Entstehungsgeschichte sei auf den bisherigen Verlauf der Angelegenheit verwiesen: Ausschreibung in „S. B. Z.“ Bd. 88, S. 91; Situationsplan und Bilder S. 238; „Rapport du Jury“ Bd. 89, S. 269; Projekt *Le Corbusier* Bd. 90, S. 13; Problem der Akustik des grossen Versammlungssaales Bd. 90, S. 59; Projekt *Nenot* und *Flegenheimer* und Projekt *Lefèvre* S. 86; 87; Projekt *Vago* S. 91; Projekt *Broggi* S. 104. Feststellungen in rechtlicher Hinsicht: Seiten 169, 180, 224, 239 und 314.

Mitteilungen.

Rheinkraftwerk Kembs. Zum Bau des Rheinkraftwerks Kembs¹⁾ hat sich am 10. Dezember in Mülhausen die Gesellschaft „Energie Electrique du Haut-Rhin“ endgültig konstituiert. Ihr Aktienkapital von 125 Millionen Franken wurde zur Hälfte von den „Forces Motrices du Haut-Rhin“ übernommen, zur andern Hälfte zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Dass diese zweite Hälfte 27 mal überzeichnet worden ist, widerlegt die gelegentlich gehörten Befürchtungen, dass es nicht gelingen werde, das zum Bau dieses Kraftwerks erforderliche Kapital aufzubringen. Mit den Vorarbeiten (Sondierungen, Zufahrtstrassen, Arbeiter-Wohnhäuser) ist bereits

¹⁾ Vergl. den schematischen Plan in Bd. 79, S. 275 (3. Juni 1922).