

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 27

Sonstiges

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

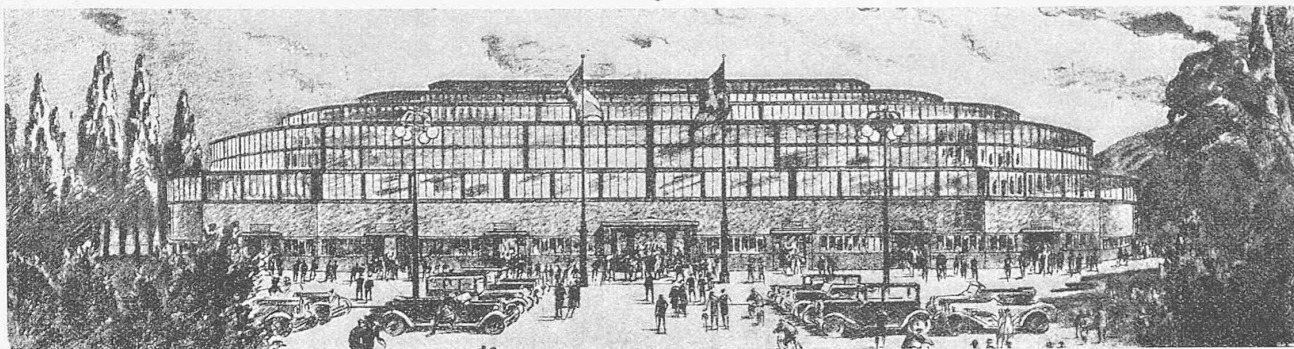
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

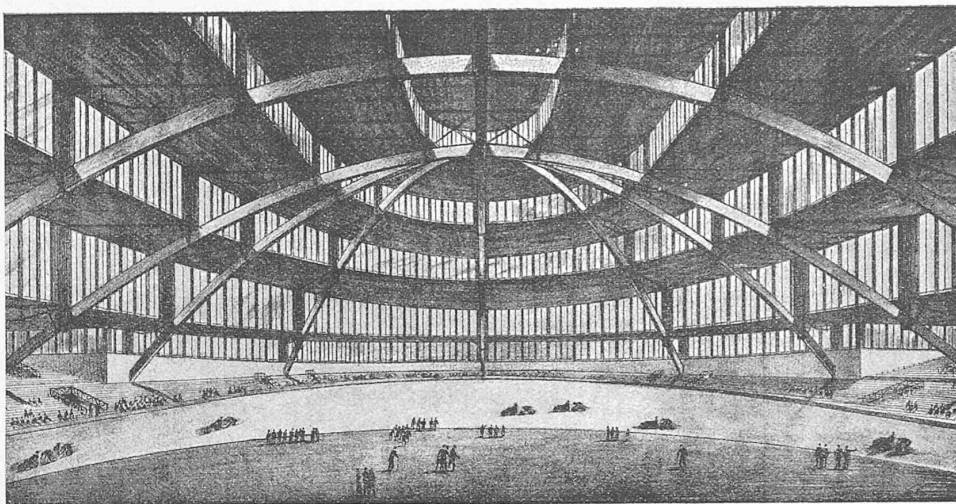
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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



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. 14000 m² bedeckenden Raumes. Die bestehenden Tribünen fassen, einschliesslich Stehplätzen, 11500 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 längeren 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 Pessimismus 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 Adachi soll den Eingaben der fortschrittlichen Architekten-Verbände 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 schliess-

lich 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 Kopfkürung 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).

begonnen worden. Es mag daran erinnert werden, dass die Gesellschaft nur die Kosten des Kraftwerkes zu übernehmen hat, während das Stauwehr im Rhein auf Kosten des französischen Staates erstellt wird.

Vom schweizerischen Postautobetrieb im Winter. Unsere bezüglichen Mitteilungen in Nr. 24 bedürfen insofern einer Ergänzung, als, wie uns die Oberpostdirektion mitteilt, mit Beginn des diesjährigen Winterbetriebs der auf Seite 313 abgebildete Pflugwagen mit angehängtem Holzpflug durch den nebenstehend dargestellten Wagen mit vorne angebrachtem Stosspflug und seitlichen Pflugflügeln ersetzt worden ist. Sowohl der vordere Pflug, als die beidseits des Führersitzes angebrachten Flügel sind mit dem Chassis fest verbunden; die beiden hintern Flügelpaare dagegen sind sowohl aus-schwenkbar, als um 200 mm vertikal verschiebbar. Der angehängte Pflug hat nämlich den Nachteil, dass er stets dem Weg geringsten Widerstandes folgt; um eine gerade Fahrbahn zu erhalten, müssen sich fünf oder sechs Mann mit aller Kraft gegen die Pflugwand stemmen, sobald der Pflug Neigung zum Verlassen der Bahn zeigt. Dadurch kommt der Wagen nur langsam vorwärts, was wiederum zur Folge hat, dass der Schnee bei starken Fällen eine grosse Höhe erreicht, bis der Pflugeintrifft. Demgegenüber zeigten schon die ersten Probefahrten mit dem neuen Stosspflug, dass damit die Schneeräumung schneller und leichter erfolgen kann.

In Abbildung 2 fügen wir noch eine Zeichnung des in unserer ersten Mitteilung nur durch eine Photographie dargestellten Raupenband-Antriebes nach Nyberg bei. Ueber die neben den Schneepflügen in Dienst stehenden Schneeschleudermaschinen werden wir noch Näheres berichten.

Automobil-Fähre Friedrichshafen-Romanshorn. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft beabsichtigt, für den Verkehr Friedrichshafen-Romanshorn eine neue Motor-Fähre in Dienst zu stellen, die auch den Transport von Autos, und zwar sowohl von Personen- wie von Lastwagen zu übernehmen hätte. Dadurch wird, ausser dem Umweg, durch das Verlegen der Grenzformalitäten auf das Schiff ein längerer Zeitverlust an der Grenze erspart werden.

Schweizerischer Bundesrat. Zum Bundespräsidenten für das Jahr 1928 wählte die Bundesversammlung den Vizepräsidenten Bundesrat Ed. Schulthess, zum neuen Vizepräsidenten Bundesrat R. Haab. Die Verteilung der Departemente bleibt die gleiche wie bisher:

Politisches Departement	Herr Bundesrat	Vorsteher:	Vertreter:
Departement des Innern	"	G. Motta	Schulthess
Justiz- und Polizeidepartement	"	E. Chuard	Häberlin
Volkswirtschaftsdepartement	Bundespräsident	H. Häberlin	Haab
Militärdepartement	Bundesrat	Ed. Schulthess	Scheurer
Finanz- und Zolldepartement	"	K. Scheurer	Chuard
Post- und Eisenbahndepartement	"	J. Musy	Motta
		R. Haab	Musy.

L. v. Roll'sche Eisenwerke Gerlafingen. Generaldirektor E. Ruprecht hat, schon zu Anfang dieses Jahres, aus Gesundheitsgründen seinen Rücktritt von der Leitung der L. v. Roll'schen Eisenwerke auf Ende November d. J. genommen. Sein Nachfolger ist Dr. Ing. E. Dübi, zuletzt Direktor des v. Roll'schen Eisenwerkes Clus.

Die meterspurigen Alpenbahnen der Schweiz. Zu diesem in Nr. 23 (3. Dez. 1927) erschienenen Artikel sind uns von Dr. Ing. U. R. Rügger ergänzende Mitteilungen zugegangen, leider etwas zu spät, um noch in dieser Nummer abgedruckt zu werden.

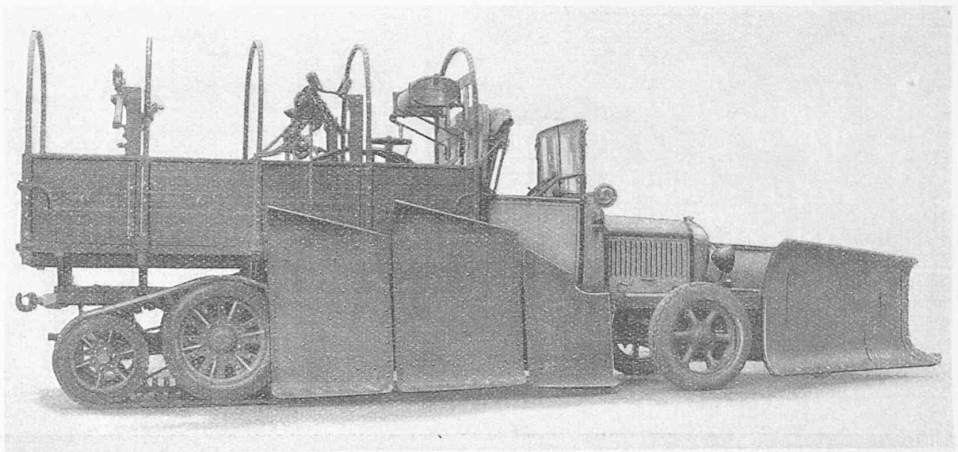


Abb. 1. Der neue Automobil-Schneepflug mit Raupenband-Antrieb der schweizerischen Postverwaltung.

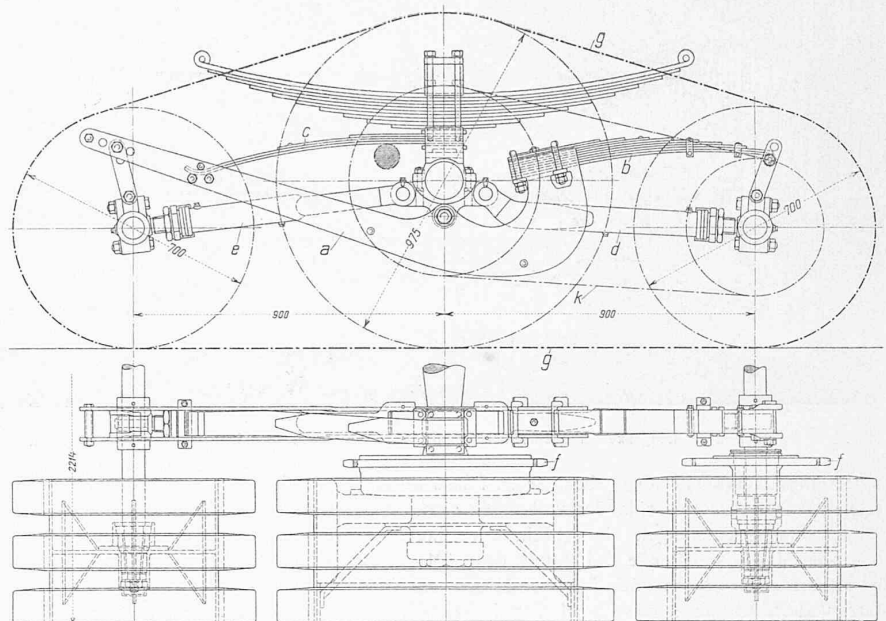


Abb. 2. Schema des Raupenband-Antriebes nach Nyberg. — Masstab 1:20.

LEGENDE: a grosser Ausgleichhebel, b vordere Ausgleichfeder, c Dämpfungsfeder, d vorderer Ketten-spanner, e hinterer Bandspanner, f Kettenräder, g Raupenband, k Kette.

Nekrologe.

† **Henri Etienne.** Auf der Rückreise aus Amerika, wo er in Washington an der Internationalen Radiotelegraphen-Konferenz teilgenommen hatte, ist Ingenieur Henri L. Etienne, Direktor des Internat. Bureau der Telegraphen-Union, 65-jährig, an den Folgen eines Hirn-schlages verschieden. Ein Nachruf nebst Bild wird im nächsten Band erscheinen.

Wettbewerbe.

Gemeindehaus Amriswil (Seite 238). Zu diesem auf die im Thurgau domizilierten und zwei eingeladenen im Kanton Zürich ansässigen Architekten beschränkten Wettbewerb sind 21 Entwürfe eingegangen. Es erhielten Preise:

- I. Preis (1500 Fr.): Architekt Th. Scherrer, Kreuzlingen;
- II. Preis (1300 Fr.): Architekt K. Akeret, Weinfelden;
- III. Preis (1200 Fr.): Architekt E. U. Schaer, Winterthur (war zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen worden);
4. Rang (ohne Geldpreis, da nicht in Thurgau domiziliert): Architekt Jean Kräher, Zürich;
5. Rang (IV. Preis, 1000 Fr.): Architekt Werner Zöllig, Arbon.

Das Preisgericht empfiehlt der Behörde, den Verfasser des im 1. Rang stehenden Entwurfs mit der Ausführung zu betrauen.