Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 8

Vereinsnachrichten

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: 22.07.2025

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

Die Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns wählte anstelle des satzungsgemäss zurücktretenden Arch. Max Lutstorf zu ihrem Obmann Arch. Hans Streit und bestellte den Vorstand ferner aus den Architekten Joh. Merz, Hans Weiss, E. Rybi und E. Hostettler. In einer interessanten Aussprache wurden die Möglichkeiten eines gesetzlichen Schutzes der freien Architektenschaft gegen unlautern Wettbewerb besprochen. Arch. Max Steffen hielt ein aufschlussreiches Referat über die Gebäudebrandversicherung im Kanton Bern, an das sich eine rege Aussprache schloss. Jahresbericht, Rechnung und Budget wurden genehmigt und mit Befriedigung festgestellt, dass der Verband allen mit dem Baugewerbe verknüpften öffentlichen Angelegenheiten eine ständige Beachtung schenkt.

Vom Völkerbund-Gebäude in Genf berichtet das „Journal de Genève", dass über das mit der Ausarbeitung der Pläne für den neuen Völkerbundspalast betraute Architektenkomitee bedauerliche Gerüchte umgehen. Zwischen den Architekten sei bisher keine Einigung über die durch die neue Lage des Gebäudes notwendig gewordenen Pläne erzielt worden. Man rechne kaum mehr mit der Möglichkeit, dass die endgültigen Pläne den Ratsessionen vom Monat März oder Juni vorgelegt werden können. Es werde ernstlich von der Neuausschreibung eines Architektenwettbewerbes gesprochen, sodass mit einem neuen Zeitverlust gerechnet werden müsse.

Tunnelverbindung unter dem Aermelkanal. Da diese Frage zur Zeit wieder die Tageszeitungen beschäftigt, verweisen wir unsere Leser auf unsere frühern Veröffentlichungen, denen in technischer Hinsicht nichts wesentlich neues beizufügen ist: Band 69, Seite 304* (30. Juni 1917) Lageplan und Längenprofil des Kanaltunnels nebst kurzem historischem Ueberblick. Band 72, Seite 85* (7. Sept. 1918) kritische Besprechung des Projekts, sowie der Bau- und Betriebsweise, aus der Feder von Prof. C. Andreae.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.
7. Vereinssitzung, 30. Januar 1929.

Die Sitzung beginnt um 20.15 h, indem der Präsident die etwa 250 anwesenden Mitglieder, sowie unsere Gäste, Prof. Dr.-Ing. W. Cauer aus Berlin, und Stadtrat Jak. Baumann in einer kurzen Eröffnungsrede begrüsst. Regierungsrat E. Walter, der ebenfalls eingeladen war, lässt sich entschuldigen.

Das Protokoll zur 5. Sitzung wird diskussionslos genehmigt, die Umfrage nicht benützt.

Ueberleitend zum Haupttraktandum, dem

Umbau des Zürcher Hauptbahnhofes

stellt der Präsident nochmals fest, dass in nächster Zeit der Entscheid Kopf- oder Durchgangsbahnhof fallen sollte, indem dieser nach der vierten Bauetappe nur noch zwangsläufig sein könne. Er orientiert auch die Versammlung von der Wahl einer Studienkommission, der Ing. W. Morf, als Präsident, Ing. C. Jegher, Prof. Dr. K. Moser, Prof. H. Studer, Dir. J. Bünzli, Stadtbaumeister H. Herter, Kantonsbaumeister H. Fietz, Obering. A. Acatos, a. Obering. R. Grünhut angehören. Diese Kommission soll je nach Bedürfnis noch um 2 bis 4 Mitglieder erweitert werden.

Nach einer kurzen Wiederholung der Hauptmerkmale des Projektes Gull erteilt der Präs. Dir. Trüb das Wort an Prof. Dr *W. Cauer* zu seinem Bericht über den *Durchgangsbahnhof, Vorschlag Cauer,* März 1928. Da Prof. Moser als zweiter Redner sich mit den städtebaulichen Problemen dieses Vorschlages befassen wird, beschränkt sich Prof. Cauer auf die Auseinandersetzung der betriebstechnischen Vor- und Nachteile der Durchgangsbahnhöfe, bezw. Kopfbahnhöfe, im allgemeinen. Er würdigt das Projekt Gull als einen verdankenswerten Versuch, der allerdings noch nicht definitiv sein kann, da die Bahnverwaltung sich dazu noch nicht geäussert hat. Bedauerlich ist, dass es sich hier um einen Kopfbahnhof handelt, dem speziell folgende Mängel anhaften:

Er steht mit dem Prinzip der Eisenbahn, d. h. der Vorwärtsbewegung, im Widerspruch; die Geleise endigen gegen einen Prellbock, dies ist eine Quelle von Unglücksfällen. Der Kopfbahnhof verlangt erhebliche Umwege und verursacht, besonders in Zürich, als Zwischenbahnhof ganz bedeutende Zeitverluste. Auch den Reisenden erwachsen dadurch erhebliche Unbequemlichkeiten, da sie am Eingang der Perrons warten müssen, bis die Rangiermanöver vollzogen sind. Auch hier wieder ein merklicher Zeitverlust; man erinnere sich nur des langen Anstehens an Tagen grossen Verkehrs. Zudem verlangt er eine grössere Breite als ein Durchgangsbahnhof gleicher Leistung, was wiederum die Rangierbewegungen ausdehnt. Ein Kopfbahnhof-Geleise leistet deshalb nur 50 % von dem eines Durchgangsbahnhofes. Der Kopfbahnhof hat eine begrenzte Geleiselänge; schon jetzt müssen als Minimallänge 300 m gefordert werden. In dieser Hinsicht muss das Projekt Gull umgearbeitet werden, da die Geleise dort nur eine Länge von 275 m erreichen. Alle diese grundsätzlichen Nachteile verteuern die Betriebskosten in hohem Masse. Sie werden leider häufig unterschätzt und bei der Kritik von Fahrplänen nicht genügend gewürdigt.

Des weiteren untersucht Prof. Cauer die Erfahrungen mit Kopfbahnhöfen in Deutschland. Er beweist, im Gegensatz zu Obering. Grünhut, dass überall da, wo es noch möglich ist, zum Teil unter enormen Kosten, bestehende Kopfbahnhöfe in Durchgangsbahnhöfe umgebaut werden.

Der Redner möchte nicht, dass sein Vorschlag vom 28. März 1928 als definitives Projekt beurteilt werde. Manches ist daran noch zu verbessern. Aber sein Vorschlag beweist, dass ein Durchgangsbahnhof für den Platz Zürich mit allen seinen Vorteilen möglich ist. Auf gleiche Basis gestellt, ergäbe sich zweifellos eine $1\frac{1}{2}$ fache Leistung für einen Durchgangsbahnhof von 16 Geleisen, einschl. vier Dienstgeleisen, gegenüber einem Kopfbahnhof nach Projekt Gull von 20 Geleisen.

Obering. Grünhut hat behauptet, dass der projektierte Durchgangsbahnhof in Bezug auf die Linie Basel-Sargans, bezw. Basel-Gotthard ein verkappter Kopfbahnhof sei. Diese Behauptung entkräftigt Prof. Cauer, mit dem Hinweis, dass beim spätern Ausbau der Linksufrigen auf vier Geleise ein durchgehender Anschluss mit Enge unter der Limmat hindurch sehr wohl möglich sei. Zudem biete auch der Ausbau der Rechtsufrigen nach Rapperswil die Möglichkeit, die Züge durchgehend nach Ziegelbrücke zu führen.

Die Kritik an der nur einseitigen Anordnung der Abstellgeleise ist nicht gerechtfertigt, indem durch diese, übrigens übliche Anordnung der Rangierbetrieb übersichtlicher und zentralisiert wird.

---

bewerbs-Grundsätze aufgestellt, aus denen nur ein paar Bestimmungen auf gewisse Bewerbersorgen (jenseits des Rheins!) schliessen lassen mögen: 3. eine Entscheidung kann man von den Preisrichtern nicht verlangen; 4. ein I. Preis wird ausgesetzt, aber ungern und nur im äussersten Notfall verteilt; 5. der erste Preisträger kann mit Bestimmtheit darauf rechnen, dass er seinen Entwurf nicht ausführen darf; 6. vielleicht ein anderer; 7. der erste Preisträger muss sich aber bereitstellen, unentgeltlich weitere Ideen zur Ausführung seines Entwurfs (durch den andern) zu liefern, usf..

Kleine Notizen. Die gefeierte Negertänzerin Josephine Baker hat sich scheiden lassen, um sich mit dem deutschen Architekten und Tänzer Prof. Kreis zu verloben. Kreis musste sich verpflichten, seine architektonische Tätigkeit aufzugeben und seine künftige Frau bei ihren Auslandstournées als Partner zu begleiten. Die deutsche Tanzjugend dürfte den Verlust des Prof. Kreis beklagen. — Dessau. Dem Vernehmen nach wurde dem bauhaus eine neue werkstätte für schlagwortmontage angegliedert. — Berlin. Dem Architekten Mändelvater ist ein aus einer Gummiwalze mit Farbbehälter bestehender „Fassadenroller" patentiert worden, mit dessen Hilfe es möglich ist, Fassaden von mehreren Kilometern in 2 bis 3 Minuten herzustellen; die Höhen werden mittels Schrauben verstellt. Die dringende Uniformierung sämtlicher Bauwerke Deutschlands kann zeichnerisch in zwei bis drei Wochen durchgeführt sein. Der Grundrissroller ist gegenwärtig noch in Arbeit; wenn erst Fassaden- und Grundrissroller gekuppelt werden, dann — es ist gar nicht auszudenken! Das teuere Architekturstudium fällt fort. — — —

Auszeichnung. Wie uns mitgeteilt wird, ist Jos. Ponten, der Verfasser der „Architektur, die nicht gebaut wurde", von der Reichsforschungs-Gesellschaft zum Ehrenmitglied ernannt worden, weil er die Absicht hat, ein Buch zu schreiben „Baumaterialien, die nicht verwendet werden können".

Aus den kleinen Anzeigen: Für die Herren Architekten abgelegte *Schiffsteile* (Luken, Kommandobrücken, Geländer, Reelings usw.) noch gut erhalten, billig abzugeben. Nachfragen unter „Ring" an die Exped. d. Bl. — Veraltetes W. C. (leicht überspielt) wegen bevorstehender Normung billig abzugeben. Angebote unter Din 00. — Gesucht: gewandter, zeichnerisch begabter *Trambahnführer,* für die Neubearbeitung des Münchener General-Baulinienplanes. Bewerbungen unter „Eiligst" an den Stadtrat. — usw. usw.

Was die sich erlauben derfen, unsere Münchener Kollegen!

Ein Durchgangsbahnhof ist im allgemeinen billiger in den Erstellungskosten und viel ökonomischer im Betrieb. Selbstverständlich lassen sich kaufmännische Spekulationen wie sie in der Parterreausnützung des hochgelegten Kopfbahnhofes Gull geplant sind, auch auf einen hochgelegten Durchgangsbahnhof anwenden. Auf alle Fälle muss das genannte Projekt in Bezug auf die Betriebskosten ebenso genau studiert werden, wie die frühern Projekte; ohne diese Voraussetzung lässt sich keine gleichwertige Basis zur gerechten Bewertung gewinnen.

Nach den mit warmem und reichem Beifall aufgenommenen sachlichen Erörterungen Prof. Cauers ergreift Prof. Dr. *K. Moser* das Wort zur Beleuchtung der *städtebaulichen Seite* des hochgelegten Durchgangsbahnhofes Cauer. Prof. Moser betont, dass das Problem nicht nur ein stadtzürcherisches, sondern ebenso sehr ein schweizerisches, ja internationales sei. Städtebaulich ist das Projekt Gull im Prinzip unglücklich gelöst, wenn es auch in manchen Detailfragen gute Lösungen bringt. Es würde sich bei dessen Ausführung ein Analogon zum Bahnhof in Frankfurt herausbilden, indem es ganzen Stadtteilen den Rücken zukehrt und sich zu weit in den Stadtkern hineinschiebt. An Hand von Plänen zeigte Prof. Moser, dass sich mehrere Möglichkeiten bieten, den Vorschlag Cauer von 1928 in städtebaulicher Hinsicht organisch und grosszügig ins bestehende Stadtbild einzufügen, ohne den Stadtkern seines typischen Bildes zu berauben, und mit aller Rücksicht für den erforderlichen Querverkehr zwischen Kreis 4 und 5. Es werden verhältnismässig wenig Niederlegungen nötig werden.

Nach diesen mit Beifall aufgenommenen Worten ergreift Obering. *A. Acatos* im Namen der S. B. B. das Wort, und begründet in wohl dokumentierter Art den Zweck, die Kosten und das Programm des Umbauprojektes der S. B. B., so wie es im Februar 1925 dem Zürcher Regierungsrat vorgelegt worden war. Indem seit jener Zeit die Bevölkerung Zürichs und somit der gesamte Verkehr um ein Merkliches, der Güterverkehr um rd. 30 % gestiegen ist, wurde die erste Bauetappe unverzüglich mit dem Bau der neuen Lokomotivremise und anschliessend daran das neue Postdienstgebäude in Angriff genommen. Am 15. Juli 1927 genehmigte der Verwaltungsrat der S. B. B. den Bau von fünf neuen Perrongeleisen. Gegen dieses Bauprojekt erhob dann die Stadt Zürich Einspruch, namentlich wegen der vorgesehenen Staffelung der Perrons, worauf dann ein verbessertes Projekt der S. B. B. im August letzten Jahres gutgeheissen wurde. Diese Vorlage als Abschluss der ersten Bauetappe sieht auch wesentliche Verbesserungen im Aufnahmegebäude selbst vor. Ein nicht gestaffelter Kopfperron mit 15 Perrongeleisen wird mit 430 Zügen täglich gegenüber 341 wie bisher auf Jahre hinaus einem gesteigerten Verkehr genügen können. Die spätere Ausführung des Projektes Gull bleibt möglich, die Hochlegung der Geleise hätte lediglich in drei anstatt in zwei Etappen zu erfolgen. Auf alle Fälle lassen sich die Um- und Neubauten nicht weiter hinausschieben, soll der Bahnhof nicht in Bälde blockiert sein. Reicher Beifall zeugte für das Verständnis der Anwesenden dafür, dass dringende Verbesserungen nicht hinausgeschoben werden dürfen wegen eines Projektes, das selbst noch jahrelanges Studium erfordert.

Indem Präs. *Trüb* seine Bedenken äussert, ob man für das Provisorium nicht doch zu viel Geld ausgebe und es darum besser wäre, die Arbeiten einzustellen und an das Studium einer sofortigen, definitiven Lösung zu gehen, eröffnet er die Diskussion und gibt das Wort an Ing. *W. Morf*, der als Präs. der Studienkommission der Ansicht ist, dass man vorerst eine Vergleichsbasis aller Vorschläge und Projekte zu schaffen habe und die S. B. B. veranlassen solle, ihre Detailstudien weiter zu führen.

Ing. *K. Fiedler* bekennt, dass Prof. Cauer ihn von der Möglichkeit eines Durchgangsbahnhofes überzeugt habe und er diesem nun auch den Vorzug gebe, besonders der stark verminderten Betriebskosten wegen.

Ing. *C. Jegher* bedauert die öffentliche Propaganda, die gleich beim Bekanntwerden des Projektes Gull zu Neujahr einsetzte, umsomehr als sie gerade in Abwesenheit von Stadtpräsident Dr. Klöti erfolgte. Seiner Ansicht nach liegt das Dilemma darin, dass sich betriebstechnisch der Durchgangsbahnhof, städtebaulich der Kopfbahnhof besser eignen würde, wegen seiner nähern Berührung mit dem städtischen Verkehrknotenpunkt.

Arch. *O. Pfleghard* wünscht, dass die Studienkommission von 9 auf 15 Mitglieder erweitert werde.

Stadtrat *J. Baumann* ist der Ansicht, dass das Projekt Gull doch studiert werden soll, da es gewisse Vorteile biete, und überlässt das Wort Prof. *G. Gull*, der sich als völlig unbeteiligt an der Art der Pressekampagne bezeichnet, auf die er lieber verzichtet hätte. Er gibt zu, dass die angegebenen Kosten von 41,4 Mill. Fr. lediglich einen Vergleich für den Umbau bis zur Langstrasse bilden sollen.

Auch Prof. *K. Hilgard* bedauert, dass in den Zeitungen überall diese Zahl ohne jeden weiteren Kommentar zu lesen war. Prof. Cauer habe bewiesen, dass sich beim Durchgangsbahnhof durch Betriebsersparnisse etwa 30 Millionen verzinsen liessen. Er beantragt, dass man *alle* Zahlen veröffentlichen solle.

Als letzter Diskussionsredner ergreift Obering. *Grünhut* das Wort zu einer temperamentvollen Verteidigung des Projektes Gull. Er bezeichnet die beim Durchgangsbahnhof vorgesehene „Tunnelhalle" von 250 m Länge und 40 m Breite als praktisch unausführbar. Seiner Ansicht nach kann ein Kopfbahnhof gleichviel oder mehr leisten als ein Durchgangsbahnhof.

Die vorgerückte Zeit erlaubt es leider Prof. *Cauer* nicht mehr, allen Einwänden zu begegnen. Was die letzte Behauptung Obering. Grünhuts betrifft, liegt der Irrtum darin, dass er die Leistung auf 20 Stunden- und nicht auf 24 Stunden-Tag bezieht.

Da es inzwischen 23.20 h geworden ist, schliesst Präs. Trüb die Sitzung, nachdem er einige Worte des Dankes speziell an Prof. Cauer für sein Herkommen gerichtet. Der Aktuar: Max Meyer.

VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.
Wo keine Zeitangabe, beginnt der betreffende Vortrag um 20 Uhr.

25. Februar. Sektion Zürich des Automobilclub der Schweiz. Kaufleuten-Saal. G. Dallier, Sous-directeur à l'Administration centrale de la Police municipale de la ville de Paris: „Mesures récentes prises pour améliorer la circulation routière. Projets et suggestions pour l'avenir". Eintrittskarten für S. I. A.-Mitglieder beim Sekretariat des A. C. S. oder an der Abendkasse.
26. Februar. Ortsgruppe Zürich des S. W. B. Kunstgewerbemuseum Zürich. Arch. Mart Stam, Lehrer am Bauhaus Dessau: „Kunst?". Eintritt für Nichtmitglieder 2 Fr., Studenten 1 Fr.
27. Februar. S. I. A. Zürich. Schmiedstube. Oberpolizei-Inspektor Bakker, Chef des Verkehrsamtes Amsterdam: „Städtischer Verkehr und dessen Schwierigkeiten". — Türkontrolle.
4. März. Sektion Zürich des A. C. S. Kaufleuten-Saal. Staatsanwaltschaftsrat Grau (Berlin): „Moderne Verkehrsprobleme und die Verkehrsregelung in den deutschen Gross-Städten".

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH

Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. *Auskunft* über offene Stellen und *Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen.*

80 *Eisenbeton-Ingenieur* m. Praxis (kein Anfänger) Ing.-Bur. Zürich.
82 *Architekt* od. Bautechn. künstl. befähigt. Baldmögl. Arch.-B. Aarg.
118 Jung. *Tiefbau-Ingenieur* od. Techniker. Ing.-Bur. Kt. Aargau.
125 *Ingenieur* m. Hochschulbildung für Oelfeuerungen. Zürich.
127 *4 Ingénieurs-électriciens* pr. essais et montages au dehors. Usine import. constr. matériel électr. Région de Paris. Urgent.
129 Bons *Techniciens*-constructeurs électr. pour machines électr. Usine import. constr. matériel électr. Région de Paris. Urgent.
131 *Maschinen-Techniker*, gel. Mechaniker, als Fachkontrolleur für den Flugzeugbau. Erfahrg. im Flugzeug- und Motorenbau. Militärpiloten bevorz. Deutsch u. franz. Anmeldungen bis 5. März 1929.
133 *Techniker* mit Werkstattpraxis, Geschick im Entwerfen und Schaffen von Fabrikationseinrichtungen, mögl. m. Erfahrg. im Flugzeugbau (Metall). Deutsch u. franz. Anmeld. bis 5. März. 1929.
135 *Techniker* m. Kenntn. in Aero-Heizg., Lüftung, pneumat. Transporte usw., für Projektierung u. Montagebeaufsichtigung. Dauerstelle. Franz. perfekt. Ledige bevorzugt. Schweiz. Firma Bruxelles.
137 *Techniker*, bewandert im Ventilatorenbau u. Rohrfabrikation, Konstrukteur m. Werkstattpraxis. Franz. erford. Gent (Belgien).
139 *Technicien* comme Chef d'atelier, pour usinage et montage de machines-outils toutes dimensions. Situation d'avenir. Lille.
141 *Betriebsleiter* in Gummiwarenfabrik. Kt. Aargau.
143 Jung. *Maschinen-Ingenieur* od. Techniker mit Praxis mögl. in Zentralheizungsbranche, guter Zeichner. Zürich.
180 *Hochbau-Techniker* (Bauführer). 1. April. Arch.-B. Kt. Solothurn.
182 Jüng. *Ingenieur* od. Techn. m. Bauprax. Sofort. Ing.-B. Kt. Bern
184 Jüng. *Hochbau-Techniker*, gut. Zeichn. Baldm. Arch.-Bur. Zürich.
186 Selbst. *Architekt* ev. Hochbautechniker für Projektierung und übrige Bureautätigkeit. Arch.-Bur. Ostschweiz.
188 *Tiefbau-Techniker* m. Geometerpraxis od. umgekehrt, f. Wasserleitungsbau. Baldmögl. Ing.-Bureau Kt. Zürich.
190 Jüng. *Bautechniker* od. Arch. m. Prax. 1. März. Arch.-B. Aargau.
192 *Tiefbau-Ingenieur* für Eisenbeton, guter Statiker, m. etwas Vermessungspraxis bevorz. Dauerstelle. Ing.-Bur. Zentralschweiz.
194 *Ingénieur* Suisse, de toute confiance, ayant connaiss. approfondies du béton armé, pour Architecte suisse au Nicaragua. Voyage payé. Climat chaud mais pas malsain. Urgent.
196 Jüng. dipl. *Ingenieur*, guter Statiker f. Eisenkonstruktion, auch Anfänger. Bureautätigkeit. Bekannte Firma Deutsche Schweiz.