Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 91/92 (1928)

Heft: 9

Artikel: "Saffa", Schweiz. Ausstellung für Frauenarbeit: Bern, 25. August bis 30. September 1928

Autor: Meyer, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-42564

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: 11.07.2025

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

Ad (7) Auch dieser Vorwurf ist unberechtigt; im Gegenteil ist von den Initianten sorgfältig *vermieden* worden, irgend einer Behörde oder einer Person einen Vorwurf zu machen, den sie schon deshalb nicht verdient hätten, weil die Ursachen der rückständigen Wildbachverbauung eben in den gesetzlichen, organisatorischen und finanziellen Verhältnissen liegen, wie *ausdrücklich* betont wurde.

Ad (8) Zu einer eingehenden Darstellung und Diskussion anhand von Plänen in der „S. B. Z.", und schon gar zur Bestellung einer Kommission im S. I. A. fehlte die Zeit, angesichts der nahe bevorstehenden Behandlung des Gegenstandes in den eidgenössischen Räten. Zudem erschienen sowohl dem Z. I. A. wie dem C.-C. des S. I. A., und übrigens auch dem Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verband, der sich ja dem Vorgehen angeschlossen hatte, die Aufschlüsse seitens der wohlunterrichteten beamteten und privaten Fachleute hinreichend überzeugend, um darauf ihr Vorgehen stützen zu können.

Ad (9) Nein, *umgekehrt:* Unser einziger vom Z. I. A. zu seiner Sitzung vom 15. Februar d. J. eingeladener Politiker, übrigens Präsident des Schweizer. Wasserwirtschafts-Verbandes, hat durch seinen wertvollen Rat hinsichtlich des weitern Vorgehens *uns* unterstützt! (Vergl. Protokoll in „S. B. Z." 10. März 1928, Seite 134).

Ad (10) Da, wie Herr E. M.-O. zu berichten weiss, der ganze Fragenkomplex ausländischen Fachleuten zur Ueberprüfung überwiesen worden ist, erübrigt sich auch nach unsrer Meinung ein Eingehen auf die technischen Einwände vorstehender Aeusserung. Da sie aber einige Bemerkungen enthalten, die unverkennbar an die Adresse des Rheinbauleiters gerichtet sind, haben wir wie üblich dem persönlich Angegriffenen Gelegenheit zu nachstehender Rechtfertigung gegeben.

Was die Initianten und die sie unterstützenden Fachverbände zunächst bezweckten, ist in der „Motion" des Bundesversammlung *erreicht:* Der Bundesrat ist eingeladen, mit möglichster Beschleunigung ein Programm vorzulegen, und über die systematische Durchführung und den fachgerechten Unterhalt dieser Wildbachverbauungen, sowie über die Kostendeckung Antrag zu stellen.

Die Redaktion.

Auch der Unterzeichnete schliesst sich der Meinung an, eine weitere Diskussion könne z. Zt. unterbleiben, nachdem in Aussicht steht, dass — in Uebereinstimmung mit meinem stillen Wunsche — der ganze Fragenkomplex durch eine Expertise abgeklärt werden soll. Doch nötigen mich die vorstehenden Ausführungen zu kurzer Erwiderung, soweit sie sich nur auf meine Person beziehen können.

Hinsichtlich der boshaften Bemerkung, „wenn man wenigstens verstanden hätte" usw., möchte ich Herrn Meyer fragen: *weiss* er, warum der Dammschluss bei Schaan sich verzögerte? Gewiss hätte dieser bei Tag- und Nachtarbeit bis Anfang November erzielt werden können, wenn nicht die Rücksicht auf die weiter unten gelegenen Dammzerstörungen, an denen mit Hochdruck gearbeitet wurde, sobald man des Wassers wegen dazu kommen konnte, zwingend eine Verlangsamung der Arbeiten bei Schaan bedingt hätte. Hat Herr Meyer von diesen Zusammenhängen Kenntnis? Wenn ja, dann verschweigt er das geflissentlich. Wenn nicht, warum vorschnell und ohne genügende Prüfung ein so abschätzendes Urteil? Ist *das* etwa Wahrung der „Standesfrage", wenn ein bejahrter Fachmann, der auch schon einiges zur Zufriedenheit geleistet hat, derart heruntergemacht wird?

Herr Meyer meint, weil ich seit 20 Jahren mich mit dem Rhein beschäftige und dies meine Lebensarbeit geworden ist, müsse ich an einer gewissen Kurzsichtigkeit leiden. Um diese Kurzsichtigkeit zu korrigieren, und nicht immer „nur den Rhein" zu sehen, habe ich bei Gelegenheit auch andere Korrektionen im In- und Ausland besichtigt, worüber Herrn E. M.-O. z. T. gerade sein Mentor hätte unterrichten können. Und dass Irren menschlich ist, wird auch Herr Meyer gelegentlich erfahren. Möge es ihm nie begegnen, dass er im Drange vieler Arbeit sich gezwungen sieht, Berechnungen und Zahlen aus der Hand zu geben, ohne sie selber genau nachgeprüft zu haben.

Auch der Vorwurf, in erster Linie die Politiker orientiert zu haben, ist unzutreffend. Die zuständige kantonale Behörde wurde stets auf dem Laufenden gehalten. Dass dies Bern gegenüber nicht in gleichem Masse der Fall war, erklärt sich daraus, dass dort eben das vollständig abgeschlossene Projekt vorgelegt werden musste, es aber nicht üblich ist, Zwischenberichte abzugeben. Will man mir daraus einen Vorwurf machen, dass ich gelegentlich in Fachkreisen, wenn die Sprache auf den Rhein kam, mich auch zur Sache äusserte, oder dass ich im Auftrag der st. gallischen Regierung die st. gallischen Mitglieder der Bundesversammlung in den betreffenden Kommissionen über die Verhältnisse am Rhein orientierte und, auf deren Veranlassung, auch weitere Mitglieder dieser eidg. Kommission, wobei ihnen gewisse Unterlagen ausgehändigt wurden? Lag das nicht vielmehr in meiner Pflicht?

Zum Schluss die Feststellung, dass es ein Lufthieb ist, wenn Herr Meyer vermutet, es möchten z. T. persönliche Interessen mitspielen bei der Forderung, für die Durchführung der Wildbachverbauungen in Graubünden eine „zentrale Stelle" zu schaffen. Sosehr ich überzeugt bin, dass eine solche organisatorische Massnahme sich für eine weitsichtige und zielbewusste Durchführung dieser Aufgabe und in Anbetracht ihrer Bedeutung geradezu aufdrängt, sowenig würde es mich gelüsten, deren Leitung zu übernehmen. Weder meine Veranlagung noch meine bisherige Tätigkeit liegen in dieser Richtung. Das ist eine Aufgabe für einen jüngern Fachmann.

Rorschach, den 27. August 1928. C. Böhi.

„Saffa", Schweiz. Ausstellung für Frauenarbeit

Bern, 25. August bis 30. September 1928.

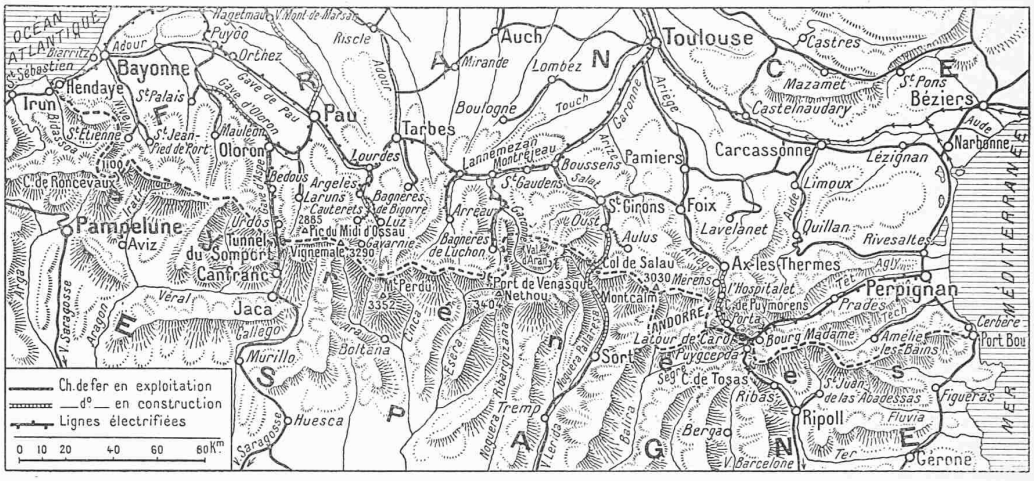
Letzten Samstag, 25. August, ist diese „Schweizerische Ausstellung für Frauenarbeit" für Mitarbeiter und Behörden, am Sonntag unter ungeheurem Andrang für das Publikum eröffnet worden. Man ist mit recht skeptischen Gefühlen nach Bern gefahren, skeptisch in Bezug auf die Problemstellung des Ganzen, und skeptisch in Bezug auf die Durchführung, die in den Händen ungezählter Damenkomitees lag. Mit umso grösserer Freude soll darum festgestellt werden, dass wohl jeder Besucher seine allfälligen grundsätzlichen Einwände zurückstellen wird hinter einer ganz grossen Hochachtung, erstens vor der enormen Menge der geleisteten Arbeit, die im Gegensatz zu den üblichen Messen und Gewerbeausstellungen zur grössern Hälfte ohne profitliche Hintergedanken geleistet wurde; zweitens davor, dass sogar der letzte Pavillon zur Eröffnung tatsächlich fertig und zugänglich war, was man bei den allerwenigsten Ausstellungen, und schon gar so umfangreichen, sagen kann; drittens von dem höchst anständigen durchschnittlichen Niveau des Gezeigten, und viertens von der fast durchweg guten, zum Teil ausgezeichneten Aufmachung der Hallen und Einzelkojen.

Diese letzten Punkte sind umso bemerkenswerter, als es sich ja nicht um eine Ausstellung unter ausgesprochen künstlerischen Gesichtspunkten handelt, sondern um eine allgemeine, breite Uebersicht über das Geleistete, ob dieses nun gerade aus Höchstleistungen besteht oder nicht. Wenn man sich also bemühte, trotzdem ein gutes Niveau zu halten, so ist das eine Leistung, die nicht schon im Programm gegeben war — wie etwa bei Werkbund-Ausstellungen — und die darum besonders verdienstlich ist. Dass da, wo eine Jury nach künstlerischen Gesichtspunkten nicht möglich war, gelegentlich auch massive Hausgreuel und Entgleisungen jeder Sorte vorkommen, ist selbstverständlich: Hauptsache ist, dass sie als Ausnahmen wirken. Wo aber juriert werden konnte, wie in den Abteilungen für Kunst und Kunstgewerbe, da wurde erfreulich streng beurteilt, sodass beide hinter „männlichen" Ausstellungen in keiner Weise zurückstehen.

Bemerkenswert stark haben sich modern-sachliche Ausstellungsprinzipien an Stellen durchgesetzt, die mit künstlerischen Bewegungen sonst nichts zu tun haben. So ist mir — ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit — vieles in der Abteilung Industrie als vorbildlich aufgestellt in Erinnerung, ferner die Kojen der Haushaltungschule des Schweiz. gemeinnützigen Frauenvereins, Sektion Zürich, der Schweiz. Frauenfachschule für das Bekleidungsgewerbe Zürich, der hauswirtschaftl. Fortbildungs-Schulen des Kantons Zürich usw., während sich vorbildliche Aufstellung bei den Gewerbeschulen Basel, Bern und Zürich von selbst versteht. Auch an Statistiken, die sich ja immer besonders anstrengen müssen, nicht langweilig zu wirken, wurde in vielen Abteilungen Hervorragendes geleistet.

Mit Vergnügen stellt man fest, dass sich sogar der Verband Schweiz. Schreinermeister und Möbelschreiner in seiner Raumkunst-Abteilung anstrengt, moderne Wege zu wandeln; so sehr der Werkbund und die Gewerbeschulen Basel und Zürich aus diesen Kreisen angegriffen zu werden pflegen, wenn sie Ausstellungen von ein-

fachen Möbeln veranstalten, so wirken ihre Ausstellungen eben doch. Gewiss ist nicht viel erreicht, wenn man heute kostbare Einzelstücke aus kostbaren Hölzern in Form von Kistenmöbeln macht, statt in historischen Formen, und wenn man sie dann erst noch monumental-symmetrisch aufstellt, wie das hier meist gemacht ist; aber nur schon das eine, dass schmucklos glatte Formen in diesen Kreisen beginnen, als „salonfähig" zu gelten, ist ein Fortschritt, und wenn man an das bei der Schweiz. Landesausstellung vom Jahr 1914 Gezeigte denkt, ist es sogar ein grosser Fortschritt.



Uebersichtskarte der bestehenden und im Bau befindlichen Bahnverbindungen zwischen Frankreich und Spanien.
Nach der Pariser „Illustration". — Masstab 1 : 3 000 000.

Die Ausstellung ist mit einem stattlichen Festzug eröffnet worden, und Bern war beflaggt und illuminiert wie noch nie. Der Münsterturm war von aussen und innen mit Scheinwerfern beleuchtet, was besonders in der Nähe sehr zauberhaft aussieht, und sogar der Bundespalast bemühte sich, sein Licht in jeder Hinsicht leuchten zu lassen. Im Treppenhaus brannte der grosse Kronleuchter: es sah von aussen aus, als ob über den bekanntlich unter der Kuppel beigesetzten Gebeinen Tells Weihnacht gefeiert würde. . . . .

Die „Saffa" ist am Sonntag von 55000 Menschen besucht worden, und sie wird ohne allen Zweifel ein grosser Erfolg sein. Auf die Architektur der Ausstellung, die von der Zürcher Architektin Lux Guyer organisiert wurde, werden wir zurückkommen, ebenso auf das Hauptproblem, das sich dem Besucher fortwährend von neuem stellt: die Auseinandersetzung zwischen dem Historisch-Bodenständigen, als dessen Exponent die Trachtenbewegung gelten kann, die sich in Bern stark bemerkbar macht, und den neuen Bestrebungen der Rationalisierung und Industrialisierung.

Peter Meyer.

Die erste Transpyrenäen-Bahn.

Die am 18. Juli dem Verkehr übergebene erste Bahn über die Pyrenäen verwirklicht eine wichtige und längst zum dringenden Bedürfnis gewordene Ergänzung der beiden Küstenbahnverbindungen zwischen Frankreich und Spanien. Welche Bedeutung ihr zukommt, geht schon daraus hervor, dass sie die Entfernung zwischen Pau und Zaragoza von 481 auf 302 km, jene von Toulouse nach Zaragoza von 680 auf 502 km verringert. Die von Bedous (406,50 m ü. M.) nach Jaca führende, einspurige Bahnlinie unterfährt die Wasserscheide zwischen Forges d'Abel (1067,52 m ü. M.) und Canfranc (1195,50 m ü. M.) mittels des 7822 m langen Somport-Tunnels (Scheitelhöhe 1211,54 m ü. M.), von dem 3100 m auf französischem und 4722 m auf spanischem Boden liegen. Unterhalb des Scheiteltunnels war auf der französischen Seite die Anlage eines Kehrtunnels von 1775 m Länge zwischen den Koten 869,84 und 931,21 erforderlich. Die maximale Steigung der Linie auf französischer Seite beträgt auf längern Strecken 43 ‰, was nur in Hinsicht auf die Verwendung der elektrischen Traktion möglich war. Diese erfolgt mit Gleichstrom von 1500 Volt, wobei zur Förderung von Schnellzügen von 300 t und von Güterzügen von 360 t mit max. 60 km/h zwei Lokomotiven von je 1000 PS Dauer- und 1400 PS Einstundenleistung erforderlich sind. Bezüglich weiterer Einzelheiten über den Bau der Linie und deren elektrischen Ausrüstung sei auf „Génie Civil" vom 21. Juli 1928 verwiesen.

Die Geschichte der Transpyrenäenbahnen geht auf über ein halbes Jahrhundert zurück, wobei im Laufe der Jahre nicht weniger als elf verschiedene Linienführungen in Vorschlag gekommen sind. Schon im Jahre 1885 erfolgte eine Einigung auf die nun eröffnete Linie, sowie auf eine zweite, weiter östlich, von St. Girons über den Col de Salau nach Sort, doch unterblieb die Ratifikation durch die Regierungen. Erst durch das internationale Abkommen vom August 1904 wurde die Angelegenheit bereinigt, wobei eine dritte Verbindung, noch weiter östlich, von Ax-les-Thermes über den Col de Puymorens, Puigcerda und den Col de Tosas nach Ripoll festgelegt wurde.[1]) Die Fertigstellung der westlichen und der östlichen Linie waren für das Jahr 1917, die der mittlern Linie zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Strecke Lerida—Sort in Aussicht genommen. Der Somport-Tunnel war denn auch schon im Herbst 1915 vollendet, doch verzögerte der Krieg die Weiterführung der übrigen Arbeiten. Auf der östlichen Linie sind die Arbeiten soweit vorgeschritten, dass mit deren Inbetriebnahme im Laufe des nächsten Sommers gerechnet wird. Wie weit die Arbeiten auf der mittlern, französischerseits bis Oust betriebenen Linie gediehen sind, entzieht sich unserer Kenntnis.

Mit der Schaffung der Transpyrenäenbahnen wird zwischen Frankreich und Spanien allerdings noch kein durchgehender Verkehr geschaffen, da die spanischen Bahnen eine Spurweite von 1,672 m aufweisen. Wie wir der „Illustration" vom 21. Juli entnehmen, wird denn auch die Einführung von Güterwagen mit auswechselbaren Achsen vorgesehen, wie sie bereits an andern Grenzübertritten mit Spurwechsel in Verwendung stehen.

z.

Mitteilungen.

Ueber neuere Fortschritte auf dem Gebiete der schnelllaufenden, namentlich der kompressorlosen Dieselmotoren berichtete Dr.-Ing. *Reinsch* (Düsseldorf) in der Fachsitzung „Verbrennungsmotoren", die während der Hauptversammlung des Vereines deutscher Ingenieure am 9. Juni in Essen abgehalten wurde. Der Kleindieselmotor, besonders der Fahrzeugmotor, geht bis auf die Anfänge des Dieselmotors selbst zurück. Schon 1893 erwähnt ihn Diesel in seiner Schrift „Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors". Die zahlreichen Versuche der folgenden 20 Jahre, den Gedanken in die Tat umzusetzen, sind alle fehlgeschlagen. Der Grund lag in der Schwierigkeit der Aufgabe selbst. Man steckte noch zu tief in den ersten Anfängen der Entwicklung, um schon mit dem Fahrzeugmotor fertig werden zu können, der in bezug auf Drehzahl, Regulierfähigkeit, vollständige Verbrennung, leichtes Gewicht und geringen Raumbedarf noch viel grössere Anforderungen stellt als langsam laufende Motoren. Da sich dem Dieselmotor auf dem Gebiete des ortsfesten und Schiffsmaschinenbaues inzwischen ein gewaltiges Feld eröffnete, andrerseits der von Anfang an zum Antrieb der Automobile verwendete Verpuffungsmotor zu hoher Vollkommenheit entwickelt worden war, lag zu weitern Versuchen mit dem kleinen Dieselschnelläufer auch mit Rücksicht auf die damaligen Preisverhältnisse der Brennstoffe keine Veranlassung vor.

Als nach dem Kriege gerade die Preisfrage den Gedanken an die Verbrennung schwerer Oele wieder auftauchen liess, wagte man sich zunächst wieder nicht an den Kleindieselmotor heran, sondern versuchte mit den bekannten zahlreichen Schwerölvergaser-Konstruktionen für Verpuffungsmotoren zum Ziel zu kommen, was jedoch nirgends befriedigend gelang. Erst Tartrais wendete wieder sein Hauptaugenmerk der Konstruktion des Motors zu und passte den Motor dem Brennstoff an, suchte jedoch die Lösung in einer

[1]) Vergl. Bd. 44, S. 201 (22. Oktober 1904), ferner Bd. 65, S. 127 (13. März 1915).