

Das Bürgerhaus in der Schweiz. XXIV. Band: Der Kanton Neuenburg

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 10

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45551>

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.



VALANGIN. — Blick in die Hauptgasse gegen den nördlichen Torturm, dahinter der Kirchturm.

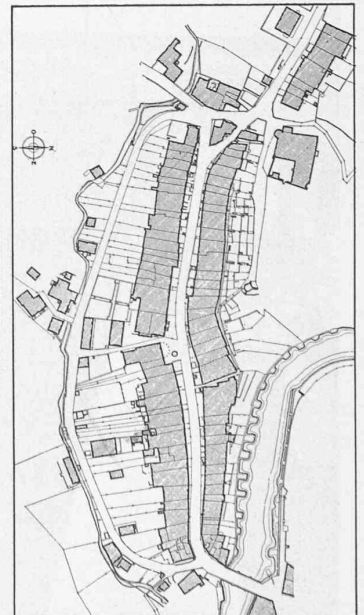
Das Bürgerhaus in der Schweiz. — XXIV. Band: Der Kanton Neuenburg.

Herausgegeben vom SCHWEIZER. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN. — ORELL FÜSSLER-VERLAG, Zürich und Leipzig.

Aus der Mannigfaltigkeit des Neuenburger Bürgerhauses wählen wir, gleichsam als Proben aus dem soeben erschienenen XXIV. Band, neben den Architekturen aus Neuenburg selbst (Seite 134) und dem eigenartigen La Chaux-de-Fonds (Seite 135), das eigentliche bürgerliche Einfamilienhaus der ländlichen Kleinstädchen, an denen der Kanton so reich ist. Die Anlage dieser Siedelungen ist klassisch: in verkehrstechnisch prägnanter Situation das typische von der Burg dominierte Brückenstädtchen wie Boudry, in der Ebene die rittlings der Heer- und Handelsstrasse aufgereihten zwei Häuserzeilen, die den Organismus der Siedlung umschliessen, wie einst die Wagenburg der alten Helveter: Valangin und Landeron, beide, abgesehen von den Süd-Tortürmen, noch fast ursprünglich erhalten. Ebenso erhalten hat sich der Charakter des meist weinbäuerlichen Einfamilienhauses aus dem Mittelalter. Ganz reizend ist es aber, im Einzelnen der durch das XV. bis XVII. Jahrhundert bis in die Zeiten des französischen Barock fortschreitenden architektonischen Weiterentwicklung der Häuserfronten nachzugehen, vergl. z. B. Landeron.

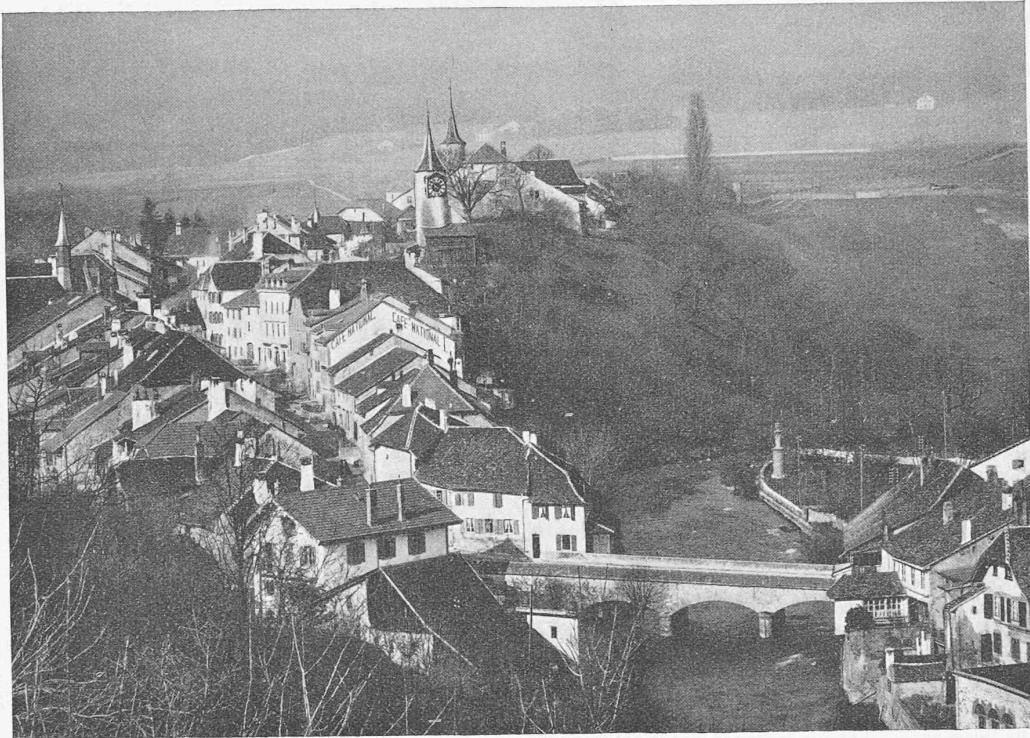
Das nämliche, wie im Reihenhause der tiefern, der Weinbaugegen des Kantons ist der Fall, wie der reichhaltige Bürgerhausband darlegt, in den höhern Gegenden des Jura, wo ein rauheres, stellenweise schon fast alpines Klima herrscht und Alpwirt-

schaft vorherrschend ist — neben der gutes Licht erfordern Uhrmacherei als Hausindustrie; letztgenannte drückt den grossen Orten wie La Chaux-de-Fonds und Le Locle auch baulich ihren Stempel auf. Auf was aber unsere Bildproben-Auswahl auf den Seiten 132 und 133 hinweisen will, das ist ganz allmähliche architektonische Höherentwicklung des in seiner Zweckbestimmung ausge-



Stadtplan von Boudry, rd. 1 : 4400.

Links: Valangin, etwa 1 : 2850.



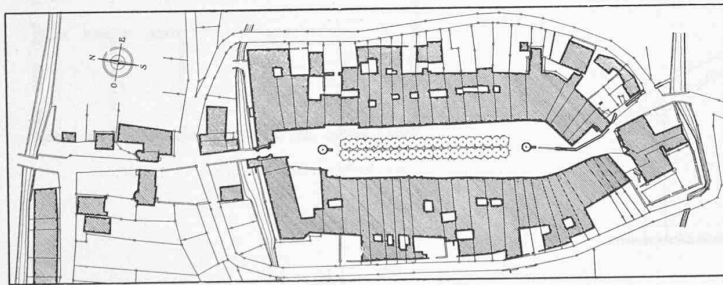
BOUDRY, aus Osten. Rechts unten die Brücke über die Areuse. oben das Schloss.

sprochen milchwirtschaftlich-bäuerlichen Einzelhauses mit ziemlich flachem Giebeldach (La Sagne) bis zum elegant anmutenden Haus des verstorbenen Bundesrates Louis Perrier in Champ du Moulin, mit seinen reich skulptierten Fensterumrahmungen, das aber sowohl in der Dachneigung, wie in der Gesamthaltung dem Vorbild der ältern und jüngern Vorfahren treu bleibt.

Die Feinheiten derartiger Dekoration lässt die Zeichnung des Hauses Girard-Lozeron (Seite 133 unten) ahnen, das im übrigen aus seiner bäuerlichen Herkunft ebenfalls keinen Hehl macht; der Band gibt eine Menge solcher

Einzelheiten in grösserem Masstab, der Reichtum der Formen ist überraschend.

Ueberhaupt ist der XXIV. Bürgerhausband aussergewöhnlich reich an musterhaften Zeichnungen, an einer Menge von masstäblichem Detail; die Bürgerhauskommission erstattet auch dem Zeichner Paul Grandjean aus dem Regierungsgebäude besondern Dank. Als leitende Architekten sind genannt die Kollegen Ernest Prince, Jacques Béguin und Charles Matthey. Den sehr hübsch geschriebenen Text, in dem man nur einen baugeschichtlichen Abschnitt über alle dargestellten Objekte vermisst, hat Prof. Edouard

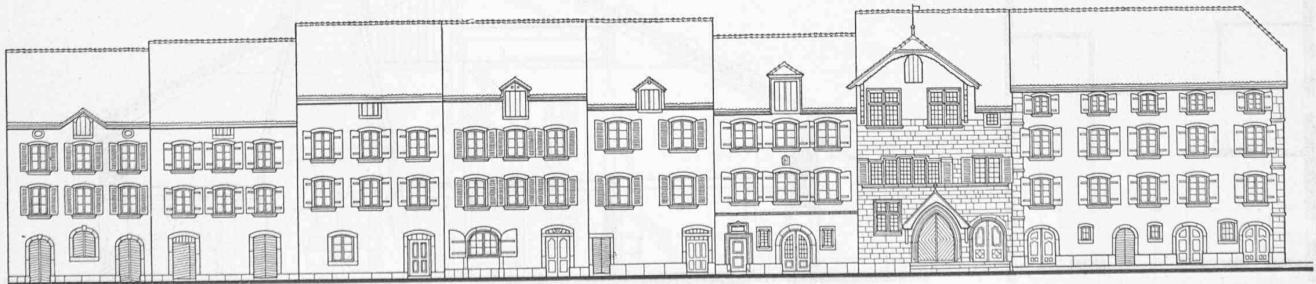


Stadtplan von Landeron.

Masstab etwa 1 : 3300.



Innenfronten aus der westlichen Häuserreihe. 1 : 370.



Innenfronten (südlicher Teil) der östlichen Häuserreihe von Landeron.

Masstab 1 : 370.

Bauer von der Universität Neuenburg verfasst. Erschwert wird die Bezugnahme des Textes auf die Bilder durch das Fehlen eines Registers der dargestellten Objekte, was unbedingt dazu gehört und auch in allen frühern Bänden vorhanden ist. Eine weitere Erschwerung für vergleichendes Studium der Pläne erwächst aus der Verschiedenheit der Masstäbe, worauf bisher mehr geachtet wurde. Diese redaktions-technischen Mängel können aber niemanden hindern, sich das prächtige Buch kommen zu lassen, das sich der stattlichen Reihe der schweizerischen Bürgerhaus-Bände des S. I. A. würdig anreicht.

Die schweiz. Eisenbahnen im Jahre 1931.

Vom Bericht des Schweizer. Post- und Eisenbahn-Departements (Eisenbahnabteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1931 geben wir übungs-gemäss im folgenden einen kurzen Auszug. Soweit unsere Angaben die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der Schweizerischen Bundesbahnen betreffen, sind sie in ergänzender Weise dem Geschäftsbericht der S. B. B. entnommen.

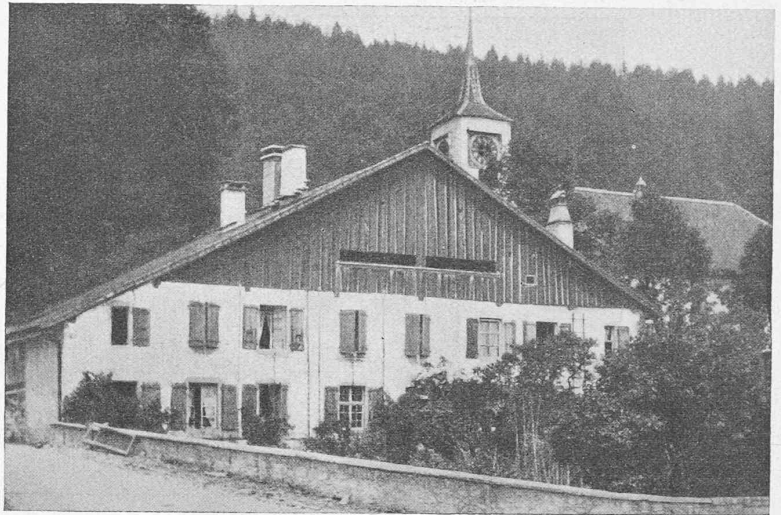
I. Allgemeines.

Gesetzgebung, Verordnungen, Postulate.

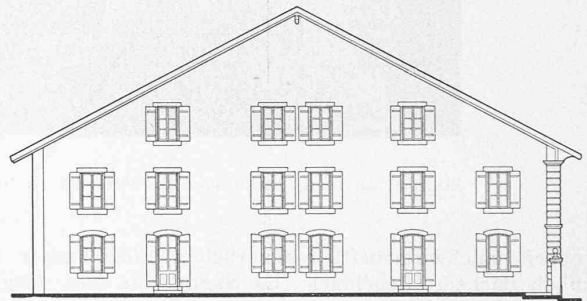
Die Revisionsentwürfe betreffend die Vorschriften über elektrische Anlagen haben die eidgen. Kommission für elektrische Anlagen in verschiedenen Sitzungen beschäftigt; ihr Gutachten ist noch ausstehend. — Die Beratungen über die Revision der Verordnungen betreffend Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten und betreffend die Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten wurden fortgeführt.

Internationale Verhältnisse.

Der Internationale Eisenbahnverband hat einen Entwurf für eine Gesamtrevision der Vereinbarungen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen und den Zollverschluss der Güterwagen

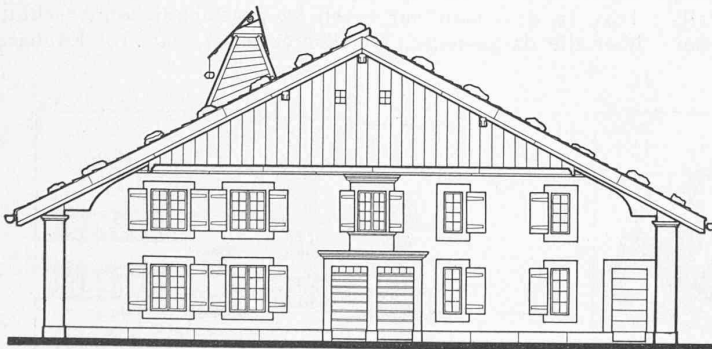


Das Pfarrhaus von Dombresson, im Val-de-Ruz, Jura.

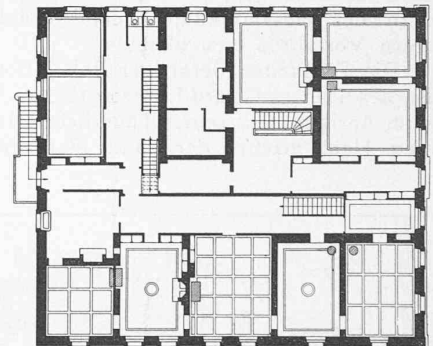


Haus Jordan in Couvet, Südfront — Masstab 1 : 300.

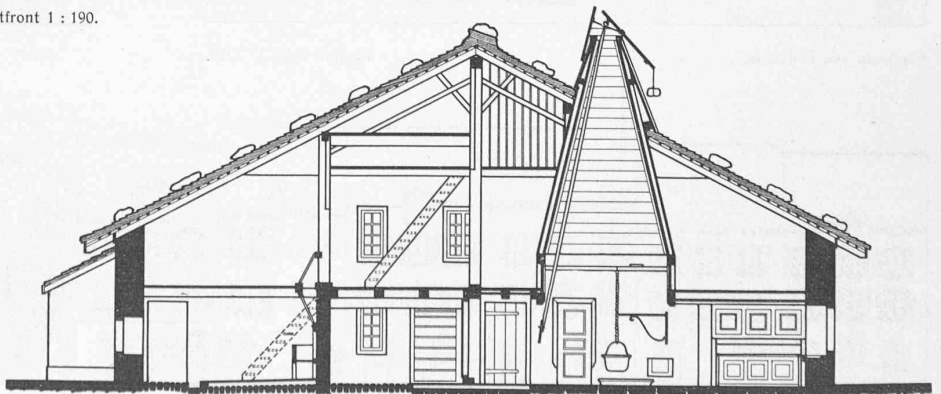
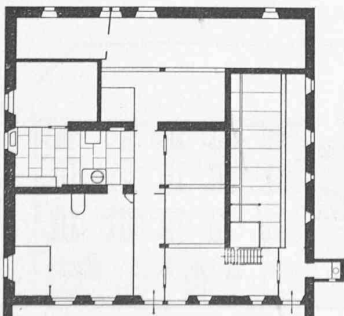
**AUS: DAS BÜRGERHAUS IN DER SCHWEIZ.
XXIV. BAND, DER KANTON NEUENBURG.**



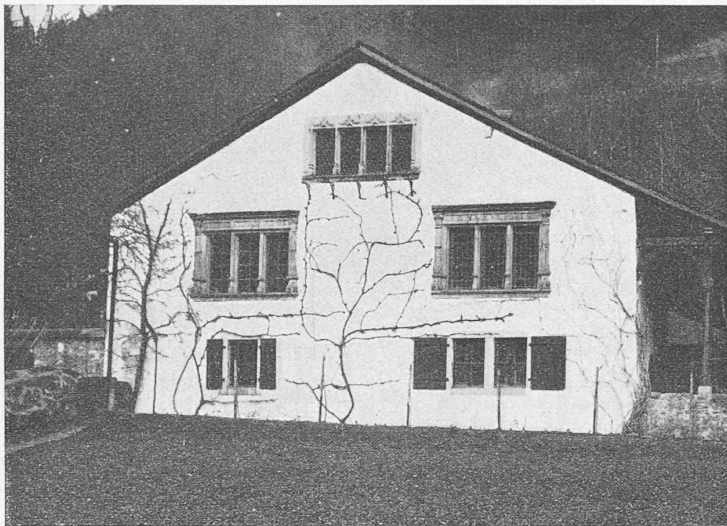
Bäuerliches Wohnhaus in La Sagne, Jura. Hauptfront 1 : 190.



Haus Jordan, Hauptgeschoss.. — 1 : 420.



Bäuerliches Wohnhaus in La Sagne, Jura. — Links Erdgeschoss (rd. 1 : 400), rechts Schnitt durch Viehstall, Küche und Rauchfang (1 : 165).



Haus L. Perrier († Bundesrat und G. E. P.-Mitglied) in Champ du Moulin, Gorges de l'Areuse.

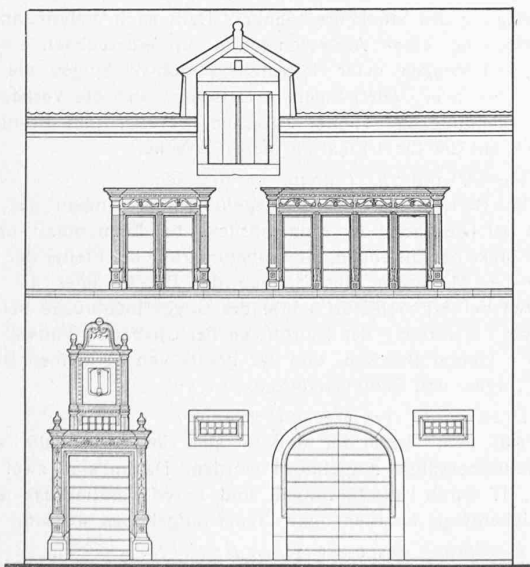


„Ecu de France“, Fleurier. — Masstab etwa 1 : 235.

Clichés empruntés de :

LA MAISON BOURGEOISE EN SUISSE. VOL. XXIV, LE CANTON DE NEUCHÂTEL.

Publié par la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.
Éditeurs : Orell Füssli, Zurich et Leipzig.



Haus Girard-Lozeron, Auvernier (dat. 1574). — Masstab 1 : 130.

ausgearbeitet, der den Staaten, die diesen Vereinbarungen beigetreten sind, zur Vernehmlassung übermittelt wurde. Die bezüglichen Antworten stehen grösstenteils noch aus. — Ueber die im internationalen Eisenbahnverkehr zugelassenen Maximalradstände, Maximalradrücke und Lademasse ist das übliche Verzeichnis herausgegeben worden. — Die Simplondelegation hat, wie üblich, in zwei Sitzungen ihre ordentlichen Geschäfte, Fahrplan-, Tarif- und Rechnungsfragen behandelt.

Konzessionswesen.

Konzessionen für Eisenbahnen, „geleislose Bahnen“ und Luftseilbahnen. Für neue Eisenbahnen, geleislose Bahnen und Luftseilbahnen sind elf Projekte zur Konzessionierung angemeldet worden. Von drei auf städtische Linien entfallenden Vorlagen abgesehen, handelt es sich um Projekte für Bergbahnen, die einer Kur- oder Fremdenverkehrsgegend neue Anziehungskraft verschaffen sollen, namentlich durch Erleichterung des Wintersports. Wir erwähnen die Standseilbahnprojekte Adelboden-Engstligenalp, Grindelwald-Nothaldenalp, Urnäsch-Steinfluh (als Zufahrtslinie zu einer Sântisbahn), Pontresina-Diavolezza, die Luftseilbahnprojekte Montana-Mont Lachaux, Grindelwald-Langenbalmegg usw. Bis zu Jahresschluss konnte keines dieser Gesuche zum Abschluss gebracht werden; das nämliche ist, mit Ausnahme von zwei Erledigungen, von

den von früher her verbliebenen 17 Vorlagen zu sagen. Die Gründe liegen vielfach darin, dass die Gesuchsteller säumig sind oder für ihr Projekt nicht mehr grosses Interesse bekunden, oder dass sich die Stellungnahme der zur Vernehmlassung eingeladenen kantonalen Behörden stark in die Länge zieht. Voraussichtlich werden mehrere dieser Vorlagen wieder fallengelassen werden oder sonst abzuschreiben sein. Was namentlich die Luftseilbahnen betrifft, ist als besonderer Grund noch die bereits im Vorjahr erwähnte grundsätzliche Zurückhaltung der Konzessionsbehörde gegenüber diesem System anzuführen. Es darf statt weiterer Ausführungen an die Erklärungen erinnert werden, die der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements in der Sitzung des Ständerates von 4. Juni 1931 hierüber abgab (stenogr. Bulletin 1931, S. 241/242); die dort ange deutete Untersuchung der Luftseilbahnfrage geht dem Abschluss entgegen.

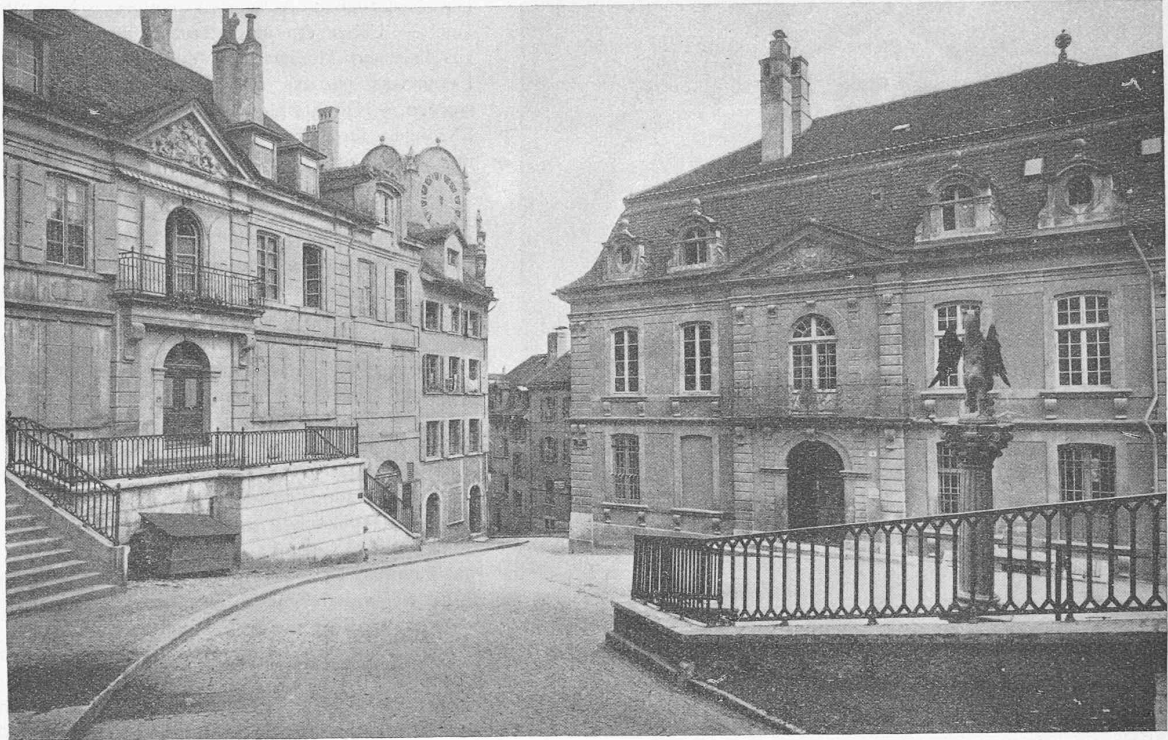
Schiffahrtskonzessionen. In drei Fällen sind die ablaufenden Konzessionen erneuert worden. Für vier Seen ist die Konzessionserneuerung noch im Gange, ferner für zwei weitere Seen die Erteilung einer Konzession. Ein Fährekonzessionsgesuch wurde abgewiesen. Ein weiteres derartiges Gesuch (Zürichsee) sowie ein Gesuch um Erneuerung der Fährekonzession (Vierwaldstättersee) konnten nicht mehr erledigt werden, desgleichen ein Konzessionsänderungsgesuch.

Automobilkonzessionen. Die Abteilung Rechtswesen und Sekretariat hatte gegenüber der Oberpostdirektion, gestützt auf Art. 5, Abs. 2, der Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916, nach Anhören der interessierten Transportanstalten in 67 Fällen zu Automobilkonzessionsgesuchen Stellung zu nehmen.

Unterstützungen.

Dem Gesuch der Bodensee-Toggenburg-Bahn um Bewilligung eines Darlehens zum Zwecke der *Einführung des elektrischen Betriebes*, gemäss den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919, ist durch Bundesratsbeschluss vom 14. Februar 1931 entsprochen worden. Das aus dem Vorjahr stammende Gesuch der Waldenburgerbahn, sowie zwei neue (Eisenbahngesellschaft Lausanne-Echallens-Bercher und Solothurn-Münster-Bahn) befanden sich Ende des Jahres noch in Behandlung. Der Gesamtbetrag der bis dahin gewährten Darlehen beläuft sich auf 23 793 500 Fr. Sie sind mit Ausnahme von zwei Unternehmungen, die Stundungsgesuche eingereicht haben, regelmässig verzinst und amortisiert worden.

Neue Gesuche um Unterstützungen für die *Autrechterhaltung des Betriebes* sind nicht eingegangen. Die Zahl der gemäss Bundesbeschluss über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen vom 18. Dezember 1918 unterstützten Unternehmungen beträgt noch zehn. Soweit sich Einnahmenüberschüsse ergaben, wurde die Zins- und Tilgungspflicht im allgemeinen erfüllt. Die noch nicht zurückerstattete Gesamtschuldsumme beläuft sich auf Ende des Berichtjahres auf 992 146 Fr.



Carrefour Rue du Château - Rue Pommier, links Maison Pury des Escaliers, rechts Maison Chambrier de Pierre. Beide erbaut 1715.

LA MAISON BOURGEOISE EN SUISSE, VOL. XXIV, LE CANTON DE NEUCHÂTEL.

II. Technische Kontrolle.

Der Kontrolle des Eisenbahndepartements waren unterstellt:

	1931	1930
Eisenbahnunternehmungen	208	207
Schiffahrtsunternehmungen (inkl. Betrieb der S. B. B. auf dem Bodensee)	18	19
Aufzüge, Luftseilbahnen und „geleiseloze Bahnen“	3	3

Bei den Eisenbahnunternehmungen ist die Drahtseilbahn Davos-Parsonn neu hinzugekommen, die Verminderung bei den Schiffahrtsunternehmungen ergibt sich aus der Aufgabe des Schiffsbetriebes auf dem St. Moritzersee.

III. Bahnbau.

Bahnlinien im Bau.

Im Laufe des Berichtjahres wurden folgende neue Bahnstrecken dem Betrieb übergeben: an Schmalspurbahnen auf eigenem Bahnkörper von der Martigny-Châtelard-Bahn eine neue, 0,584 m lange direkte Linie längs der S. B. B., als Ersatz der bisherigen Strecke Martigny-Gare bis la Bâtiaz; an schmalspurigen Abhäsionsbahnen auf Strassen, die Linie Stadtrain-Oberwinterthur (1,070 km) der Strassenbahn der Stadt Winterthur; an Drahtseilbahnen die Davos-Parsonn-Bahn, I. Sektion Davos-Höhenweg (1,893 km). Im Bau befand sich auf Jahresende die Verlängerung der Birsfelderlinie der Basler Strassenbahnen bis zum Hardwald (0,795 km) und die II. Sektion Höhenweg-Parsonn (2,227 km) der Davos-Parsonn-Bahn.

Ausbau betriebener Linien.

Vollendet wurden an grösseren Arbeiten die Erstellung des II. Geleises der S. B. B.-Strecken Ardon-Sitten, Schmitten-Flamatt, Lengnau-Selzach, Lenzburg-(Getzi-)Henschiken, Baar-Zug, Rorschach-Rheineck, Flawil-Uzwil, Richterswil-Pfäffikon (Schwyz) und Schaffhausen-Neuhausen, insgesamt 49,360 km. Noch in Ausführung begriffen waren auf Jahresende das zweite Geleise auf den Strecken Riddes-Ardon, Courrendlin-Choindez, Ependes-Yverdon, Selzach-Solothurn-West und Al Sasso-Rivera-Bironico.

Bahnhöfe und Stationen.

Folgende grössere Arbeiten sind vollendet worden: Ausbau der südlichen Einfahrt des Bahnhofs Schaffhausen auf vier Geleise; Erstellung von Zwischenbahnsteigen und einer Fussgängerunter-

führung im Bahnhof Rapperswil; Erweiterung der Station Ebnat-Kappel; Verlängerung der Ueberholungsgeleise auf den Stationen Cossonay-gare, Coppet, Courgenay, St-Léonard, Landeron-Combes, Twann, Grellingen, Niederschönthal-Frenkendorf, Wohlen, Benzenschwil und Horgen-Oberdorf. An grösseren Neu- und Erweiterungsbauten gingen auf Jahresende der Vollendung entgegen und waren teilweise dem Betrieb übergeben: die Erweiterung der Station Les Hauts-Geneveys, der erste Ausbau des Basler Rangierbahnhofs auf dem Muttenerfeld, die Erweiterung der Bahnhöfe Chiasso und Sayons, sowie die Erweiterung der Geleiseanlage des Bahnhofs Zürich HB. Noch in Ausführung befanden sich: der Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Genf, Neuenburg, Burgdorf, Brugg und Wädenswil; die Erweiterung der Stationen Siders, Olten-Hammer, Rheinfelden und Frick sowie der Depotanlage Meiringen; die Verlegung des Stückgüterbahnhofs Bern nach Weiermannshaus, die Erstellung einer Ausweichstation in Würzenbach zwischen Luzern und Meggen, einer Haltestelle Zürich-Wipkingen, die Beseitigung von zwei Uebergängen in Delsberg, und die Verbesserung und Auskleidung der Tunnel zwischen Glovelier und Pruntrut im Hinblick auf die Elektrifikation dieser Strecke.

Verstärkung und Umbau von Brücken.

Im Berichtjahr wurden ausgeführt: der Umbau der Linthbrücke bei Diesbach, der Emmenbrücke bei Emmenmatt und der Entlenbrücke bei Entlebuch, die Einbetonierung der Pfeiler der Reussbrücke bei Mellingen, der Neubau der Brücke über die Kleine Schlieren bei Alpnach-Dorf sowie der Guggerlochbrücke bei Lütisburg, die Verstärkung der Thurbrücke bei Ullisbach (Wattwil) sowie mehrerer kleiner Brücken, und der Ersatz von 51 kleinen Brücken durch Träger- und Schienendecken.

Beseitigung von Niveauübergängen.

Auf dem Netze der S. B. B. sind im Berichtjahr weitere 34 Niveauübergänge aufgehoben worden. Davon sind zwei durch Ueber-, 17 durch Unterführungen und durch Parallelwege ersetzt. Fünf Uebergänge konnten ohne Ersatz aufgehoben werden.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Ueber die bisher für die Elektrifikation der S. B. B. von 1907 bis Ende 1931 gemachten *Bauausgaben* gibt die folgende Zusammen-



Place de l'Hôtel de Ville à La Chaux-de-Fonds, gegen Nordost, links hinten die (ovale) Stadtkirche.

stellung Aufschluss, von der 60 Millionen Fr. Bundesbeitrag für die Beschleunigung der Elektrifikation abzuziehen sind.

Erwerbung von Wasserkraften	5 837 017 Fr.
Kraftwerke	153 255 647 „
Uebertragungsleitungen	42 490 422 „
Unterwerke	45 868 340 „
Fahrleitungen	122 839 048 „
Herstellung des Lichtraumprofils	16 938 117 „
Schwachstromanlagen	75 636 956 „
Lokomotivremisen und Werkstätten	10 433 575 „

473 299 122 Fr.

(Ende 1930: 462 515 458 „)

Dazu kommt die Anschaffung von

491 Lokomotiven und 12 Traktoren . 253 191 576 „
(wovon 50 im Bau)

46 Motorwagen¹⁾ (wovon 4 im Bau) . 16 616 246 „

Auf dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen ist im Berichtsjahr der elektrische Betrieb auf die Linien Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Col des Roches und Delsberg-Basel ausgedehnt worden.

Auf Grund des Beschlusses des Verwaltungsrates hat die Generaldirektion die Konzession für das Etzelwerk angenommen.

Die Appenzeller Strassenbahn (St. Gallen-Gais-Appenzell) hat den elektrischen Betrieb am 23. Januar aufgenommen. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn konnte am 4. Oktober die Strecke St. Gallen-Nesslau dem elektrischen Betrieb übergeben; der Uebergang zu der neuen Betriebsart auf der Strecke St. Fiden-Romanshorn fällt in den ersten Monat des Jahres 1932. Die Energielieferung haben die S. B. B. übernommen. Die Arbeiten für die Elektrifizierung der S. B. B.-Strecke Delsberg-Delle, Zürich-Alfoltern-Zug, Wallisellen-Rapperswil und Uznach-Ziegelbrücke, sowie der Emmental- und der Solothurn-Münster-Bahn und den Umbau der Burgdorf-Thun-Bahn von Drehstrom auf Einphasenwechselstrom sind in Angriff genommen worden. Auch die Bahn Lausanne-Echallens-Bercher beabsichtigt, zum elektrischen Betrieb überzugehen. (Schluss folgt.)

¹⁾ Die Traktoren waren bisher zu den Motorwagen gezählt, daher der Rückgang der Zahl der Motorwagen.

Die „Lorrainelinie“ zur nördl. Einführung der S. B. B. in den Bahnhof Bern.

Zu zwei Malen haben wir unsere Leser unterrichtet über die Meinungsverschiedenheiten der Stadt Bern und der S. B. B. hinsichtlich Verlegung der Bahnlinie vom Wylerfeld in den Bahnhof Bern (Vergl. Bd. 96, S. 4 und 288, Juli und November 1930), die das nordöstlich der Altstadt gelegene Lorrainequartier heute à niveau durchschneidet. Es sei anhand des auf S. 136 beigelegten Modellbildes daran erinnert, dass die Hochlegung auf bisherigem Tracé (B) die billigste, von den S. B. B. befürwortete Linie, die Verlegung an die geologisch ungünstige Engehalde (E) die teuerste Lösung darstellt, der aber die Stadt den Vorzug gegeben hätte. Nun haben sich Stadt Bern und S. B. B. buchstäblich auf den Mittelweg, die Lorrainehalden-Linie geeinigt, wobei die Stadt die Mehrkosten gegenüber dem Tracé B übernimmt. Allerdings ist die nun gewählte Linie für die Bahn die kürzeste und flüssigste, sie stellt aber in städtebaulich-ästhetischer Hinsicht, wegen des langen Lehnenviadukts wie hauptsächlich wegen des schiefen Aareüberganges in unmittelbarer Nähe der neuen Lorraine-Strassenbrücke ein sehr heikles Problem. Ob die neue Bahnbrücke, die höher und länger wird als die Strassenbrücke, dieser als Massivbau *anzupassen* sei, wie auf dem Modell seitens der S. B. B. angenommen, oder ob eine *Kontrastwirkung*, in einer aufgelösten Eisenbetonkonstruktion oder etwa gar in Eisen dem so selten markanten Berner Stadtbild zuträglicher wäre, das ist nicht anders als durch Vergleichsprojekte in verschiedensten Formen abzuklären.

Diese Erkenntnis führt logischerweise auf den Weg des öffentlichen *Projektwettbewerbes*, der ja auch für die benachbarte Strassenbrücke schliesslich zum Ziel geführt hat. Wenn schon die Veranstaltung eines solchen Wettbewerbes eigentlich selbstverständlich ist, möchten wir doch, der Anregung verschiedener Kollegen entsprechend, dieser Erwartung hier Ausdruck geben. Verstärkt wird die Begründetheit eines Wettbewerbes noch durch den Umstand, dass die privaten Ingenieure und Architekten gegenwärtig um eine solche Beschäftigungsgelegenheit *sehr* froh wären, und dass auch aus diesem Grunde die S. B. B. als der grösste Bauherr der Schweiz, abgesehen vom eigenen Interesse, diese Gelegenheit