Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 10

Sonstiges

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: 15.07.2025

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

trachtet werden, nämlich: Die Vereinigung von Aufnahme- und Betriebsgebäuden auf der Nordseite der Laupenstrasse bezeichnen die Bahnsachverständigen als eine Notwendigkeit. Die Lage des Mattenhofeinganges (Vermeidung einer Auf- und Abstiegtreppe) kommt eben nur den Mattenhofbewohnern zugute, alle übrigen müssen, sei es zu Fuss oder mit der Strassenbahn, diesen Höhenunterschied nach wie vor überwinden. Der für die neue Bahnhofanlage auf der Nordseite der Laupenstrasse vorgesehene Nebeneingang wird zufolge der starken Zahl der Benützer (Abonnenten) gewissermassen zum Haupteingang werden. Die vorgesehene versteckte Lage und seine Ausgestaltung entsprechen nicht seiner Bedeutung. Das Stadtplanungsamt Bern hat selbstverständlich für die neue Bahnhofanlage seine eingehenden Studien gemacht. Die Behörden haben zu bestimmen, ob und wann deren Veröffentlichung gegeben ist.

Wir geben uns der bescheidenen Hoffnung hin, auf einige wichtige und zu beachtende Umstände hingewiesen zu haben, wenn es sich darum handelt, diesen an alter Stelle organisatorisch und wirtschaftlich verankerten Bahnhof zu verlegen. Es handelt sich hier um ein spezifisch b e r n i s c h e s Problem.

Wenn es gelingt, den Verkehrsanforderungen von und zum Bahnhof, sowie dem zusätzlichen Tangentialverkehr an alter Stelle nicht nur für jetzt, sondern auch für die nächsten 50 Jahre und auch wenn beträchtliche Opfer gebracht werden müssen, zu entsprechen, dann muss u. E. an der heutigen Stelle festgehalten werden. Wenn aber die bestellten Experten aus bahnbetriebstechnischen Gründen einer Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse den Vorzug geben, dann werden jedenfalls neue und ganz andere Studien als wie die vorliegenden gemacht werden müssen, um nachzuweisen, dass für die neue Stelle Verkehr und Stadtbeziehung sowohl fliessend wie wirtschaftlich gestaltet werden können. (Autoreferat.)

MITTEILUNGEN

Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon (SWO). Ueber die Geschichte dieser Firma bringen die «Werkmitteilungen» Nr. 6, 1945, Angaben von H. Mötteli, die geeignet sind, weit verbreitete Irrtümer zu beheben. Bekanntlich wurden neben dem Bau von Werkzeugmaschinen seit 1924 Flugzeugbordwaffen und Fliegerabwehrkanonen hergestellt. Die Belegschaft des Werkes betrug damals 160, zehn Jahre später 400 Mann. Grossen Umfang nahmen anfangs der Dreissigerjahre die Werkzeugmaschinenlieferungen nach Russland an, doch den rapiden Aufstieg des Unternehmens löste erst die 1936 beginnende allgemeine Aufrüstung aus. Vor allem die 20 mm-Kanone wurde in grossen Serien nach Litauen, der Tschechoslowakei, Holland, Frankreich, England und 29 andern Ländern geliefert — nur die Schweiz griff erst in der Zwangslage des Krieges nach dieser im eigenen Lande hergestellten Waffe. 1939 waren bereits 1400 Arbeiter und Angestellte tätig und bei Kriegsausbruch war die SWO ausschliesslich für alliierte und neutrale Länder tätig. Der Krieg brachte eine erneute sprunghafte Steigerung auf eine maximale Belegschaft von 3800 im Jahre 1940, als durch die Kriegslage alle Lieferungen an Nicht-Achsenstaaten unmöglich wurden. Wohl oder übel musste die SWO mit Deutschland und Italien in Verbindung treten und ihre Erzeugnisse bildeten fortan ein für die Schweiz lebenswichtiges Tauschgut gegen Kohle, Eisen und andere Rohstoffe, für deren Zufuhr wir auf die Achsenstaaten angewiesen waren. Die von den Alliierten eingeführten «Schwarzen Listen», auf denen die SWO ebenfalls figuriert, bilden nun für deren Weiterarbeit ein schweres Hindernis, das umso mehr als Ungerechtigkeit empfunden wird, als die SWO die Ergebnisse ihrer 20-jährigen Entwicklungsarbeit England und Amerika uneingeschränkt zur Verfügung gestellt hatte und die U. S. A. die Oerlikon-Kanone, ohne einen Rappen Lizenzgebühr zu bezahlen, seit 1941 zu Hunderttausenden gebaut haben. Dank der intensiven Bearbeitung neuer Gebiete darf aber die SWO hoffen, auch in der Nachkriegszeit zum Nutzen unserer Volkswirtschaft bestehen zu können.

Verbesserung des Speichervermögens des Lac de Joux. Die Cie. Vaudoise des Forces Motrices des Lacs de Joux et de l'Orbe nützt seit 1903 in der Zentrale Ladernier bei Vallorbe mit einem Bruttogefälle von 236 m das Wasser aus, das im Lac de Joux und Lac Brenet, die miteinander durch einen rd. 200 m langen Kanal verbunden sind, gespeichert wird. Der Lac Brenet hat nun den grossen Nachteil, dass er umso mehr Wasser durch Klüfte verliert, je höher der Wasserstand steigt. Man hat daher in den Jahren 1942/43 Massnahmen getroffen, die Ing. J. Calame (Genf) und Ing. Ch. Paschoud (Lausanne) im «Bulletin Technique» vom 5. Januar 1946 beschreiben und die eine Vergrösserung der jährlichen Energieerzeugung von 5 bis 12 Mio kWh zur Folge hatten. Die Arbeiten bestanden darin, dass man den bisherigen Auslauf des Lac de Joux durch ein Wehr abschloss, das eine Stauhaltung bis Kote 1009 gestattet. Als Verbindung zum Lac Brenet wurde ein rd. 170 m langer Stollen für $\backsim$ 13 m³/s Wasserführung mit anschliessendem offenem Gerinne angelegt. Den Wasserdurchfluss in diesem Stollen, der normalerweise als Druckstollen funktioniert, regelt ein elektrisch angetriebener Einlaufschieber von 2,30 $\times$ 2,30 m Grösse derart, dass im Lac Brenet stets ein möglichst tiefer Wasserstand eingehalten wird. Der Abführung von Hochwasser dient die alte Kanalverbindung, die auch für den Bootverkehr noch benützt wird. Für die nächste Zukunft ist auch eine Modernisierung der maschinellen Einrichtungen der Zentrale Ladernier vorgesehen.

Die Ausbildung von Treppenwegen behandelt Strasseninspektor A. Bossard (Luzern) in «Strasse und Verkehr» Heft 1, 1946. Von der sehr zutreffenden Feststellung ausgehend, dass Treppen von konstanter und mässiger Steigung angenehmer zu begehen sind als Wege, die sich aus steilen Treppen und Podesten zusammensetzen, stellt der Verfasser Bauregeln auf für das Verhältnis zwischen Geländeneigung, Stufenhöhe, Stufentiefe und Stufenneigung. Mit Recht wird von zu tiefen Stufen abgeraten, wie auch von solchen, die den Fussgänger zwingen, stets den gleichen Fuss auf die Stufenkante zu setzen. Hinweise auf die Anordnung der Kinderwagen- oder Fahrradstreifen neben der Treppe vervollständigen den Ueberblick über den kleinen, aber nicht unwichtigen Gegenstand, der nicht nur von zünftigen Strassenbauern, sondern auch von Architekten und Gartenarchitekten studiert zu werden verdient.

Das Haus zum Napf in Zürich, dessen Renovation Arch. Max Lüthi hier (Bd. 126, S. 199) beschrieben hatte, ist seither noch gründlicher dargestellt worden in einem Sonderdruck aus den Zürcher statistischen Nachrichten 1945, Heft 2. Dort gibt Stadtarchivar Dr. H. Waser auch eine eingehende Geschichte des Hauses. Den Schluss des Heftes bilden Photos, von denen einige in unserer Publikation nicht enthalten sind.

WETTBEWERBE

Ortsplanung der Gemeinden Arlesheim und Dornach. Diese Gemeinden veranstalten mit Unterstützung durch Bund und die Kantone Baselland und Solothurn unter den seit dem 1. Januar 1944 in ihnen ansässigen oder verbürgerten Fachleuten, sowie weitern vier eingeladenen Architekten einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die generelle Verkehrslinien- und Nutzungsplanung ihrer Gemeindegebiete. Verlangt werden: Eintragen der Hauptverkehrslinien mit allen Anschlüssen und vorgeschlagene Schutzgebiete in die Karte 1 : 25 000; Nutzungsplan 1 : 5000 mit Eintrag der einzelnen Zonen und des internen Verkehrsnetzes; drei Detailpläne 1 : 1000 der zukünftigen Gestaltung der Gebiete «Dornachbrugg», «Station Dorf» und im «oberen Boden» oder «im Lee»; ein Erläuterungsbericht. Der Planung von Arlesheim sind 5500 Seelen, der von Dornach 5000 Seelen zugrunde zu legen. Die Unterlagen werden durch die kantonale Planungsstelle in Liestal gegen Einzahlung von 20 Fr. zugestellt. Dorthin sind auch schriftliche Anfragen bis zum 1. April zu richten, sowie bis zum 15. Juni 1946 die Entwürfe einzureichen. Für drei bis vier Preise stehen 8000 Fr., für Ankäufe und Entschädigungen weitere 5000 Fr. zur Verfügung. Fachleute im Preisgericht sind: Kantonsingenieur J. Luchsinger, Solothurn; P. Trüdinger, Chef des Stadtplanbureau Basel; W. Arnold, techn. Leiter der kantonalen Planungsstelle in Liestal.

Schulhaus mit Turnhalle in Grenchen, zweiter Wettbewerb. Unter den fünf Preisträgern des ersten Wettbewerbs (Bd. 125, S. 174), ist ein zweiter veranstaltet worden, den die Fachpreisrichter Arch. Dr. R. Rohn und Arch. R. Benteli beurteilt haben. Das Urteil über die vier eingereichten Entwürfe lautet:

1. Rang (Empfehlung zur Ausführung) A. Barth und H. Zaugg, Arch., Schönenwerd und Olten;
2. Rang (650 Fr.) Hans Bernasconi, Mitarbeiter Ito Bernasconi, Solothurn;
3. Rang (650 Fr.) Otto Sperisen, Arch., Solothurn;
4. Rang (650 Fr.) F. v. Niederhäusern, Arch., Olten.

Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Schulhaus Sulz, Kt. Aargau. In einem engeren Wettbewerb unter sechs eingeladenen Architekten zur Erlangung von Plänen für ein neues Schulhaus sowie für den Umbau des bestehenden Schulhauses entschied das Preisgericht, dem als Fachleute die Architekten H. Liebetrau, Rheinfelden, R. Hächler, Aarau und G. Leuenberger, Zürich, angehörten, in seiner Sitzung vom 15./16. Februar 1946 wie folgt:

1. Preis (850 Fr.) Emil Rüede, Arch., Zürich;
2. Preis (750 Fr.) K. Froelich, Arch., Brugg;
3. Preis (450 Fr.) W. Hunziker, Arch., Brugg.