Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 21

Artikel: Hundert Jahre Schweizerische Industrie-Gesellschaft
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-60556

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: 12.07.2025

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

meist nur den einen Aspekt zu erfassen, und wir halten das Erfasste für die ganze Wirklichkeit. Wir verabsolutieren unsere beschränkte Schau und verdrängen alles, was nicht in unser Modell hineinpasst, als minderwertig und unzeitgemäss. Allenfalls spielen wir die einen Aspekte gegen die andern aus, wie das z. B. in Darmstadt geschehen ist. In diesem Vorgang des Verabsolutierens eines Aspektes liegt der Herd der Krankheit unserer Zeit. Die Heilung dieser Krankheit vollzieht sich nur durch Bewusstwerden und Einordnen des Unerkannten in eine neue, unserem wahren Wesen gemässe Ganzheit. Erst wenn das Gespräch zu diesem zentralen Punkt hindurch gedrungen ist, kann es fruchtbar werden, können sich die Tagungserlebnisse an den Arbeitsplätzen, in den Familien und in den Konferenzsälen in konstruktiver Weise auswirken, greift die Umwandlung von persönlichem Bereich in denjenigen kleinerer und grösserer Gesamtheiten über, erfüllt sich der tiefere Sinn der uns oft so sinnlos anmutenden technischen Revolution.

A. Ostertag.

Hundert Jahre Schweizerische Industrie-Gesellschaft

DK 061.5:621 (494.29)

Am 17. Januar 1853 unterzeichneten Heinrich Moser, Conrad Neher-Stokar und Friedrich Peyer im Hof-Neher das Gründungsstatut der Schweizerischen Waggons-Fabrik bei Schaffhausen. Die Gründer gaben der Hoffnung Ausdruck, den Eisenbahndirektionen bei der Lieferung von Eisenbahnwagen alle wünschbaren Vorteile bieten zu können, vor allem auf Grund der günstigen Lage des neuen Unternehmens in holzreicher Gegend sowie in unmittelbarer Nähe des Eisenwerkes Laufen und des Rheinfalles. Zur Feier des hundertjährigen Bestehens gab die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen am Rheinfall (SIG) eine prachtvoll ausgestattete und reich illustrierte Jubiläumsschrift heraus, die auf 375 Seiten über Werden und Wachsen des Unternehmens Aufschluss erteilt. Diese Schrift ist aus einer Zusammenarbeit sachkundiger Mitarbeiter der SIG mit aussenstehenden Wissenschaftern unter der Leitung von Professor Dr. Theo Keller, St. Gallen, entstanden.

In den ersten drei Kapiteln beschreibt Dr. Karl Schib, Schaffhausen, die historische und industrielle Entwicklung der Stadt Schaffhausen bis zum Zeitpunkt der Gründung und skizziert das Lebensbild der Gründer. Anschliessend gibt Prof. Dr. T. Keller einen Ueberblick über das Werden des Unternehmens im ersten Jahrhundert seines Bestehens. Die drei folgenden Kapitel sind der Darstellung der technischen Entwicklungen auf den drei wichtigsten Fabrikationszweigen gewidmet, nämlich auf dem Waggonbau (Oskar Welti, Beringen), dem Waffenbau (Dr. Otto Scheitlin) und dem Verpackungsmaschinenbau (Louis Fuchs, Neuhausen). Die finanzielle Entwicklung des Unternehmens schildert Prof. Dr. T. Keller. Der selbe Verfasser zeigt ferner in den beiden Schlusskapiteln das Leben des Menschen im Betrieb, und zwar auf allen Stufen, vom einfachen Arbeiter bis zu den massgebenden Leitern.

Es ist reizvoll und für das Verständnis unserer Zeit von besonderem Wert, die menschliche Seite der Entwicklung unserer Industrieunternehmungen zu verfolgen und so den grossen Linien nachzuforschen, die hinter dem gewaltigen Geschehen des industriellen Aufbaues in den letzten hundert Jahren stehen. Wir stossen dabei auf die drei Gründer, die Persönlichkeiten von sehr verschiedenem Herkommen und Charakter waren.

Friedrich Peyer im Hof (1817—1900) entstammte einem alten Schaffhauser Geschlecht, das in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts aus dem Städtchen Thengen nach Schaffhausen zog. Sein Vater war im Tuchhandel tätig. Auch er arbeitete in jungen Jahren in deutschen Tuchfabriken. Mit Kraft und Ueberzeugung setzte er sich für den Eisenbahnbau in der Schweiz ein und trat dazu mit Alfred Escher in Zürich in Beziehung. Gemeinsam reichten die beiden am 14. Dezember 1849 im Nationalrat eine Motion ein, in der für die Schaffung eines allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetzes bestimmte Massnahmen vorgeschlagen wurden. Peyers Idee war, seine Vaterstadt durch den Bau der «Rheinfallbahn», d. h. die Linie Schaffhausen-Winterthur, an dieses Netz anzuschliessen. Mit grösster Zähigkeit kämpfte er um ihre Verwirklichung. Am 26. August 1853 konstituierte sich der Verwaltungsrat dieser Bahngesellschaft; aber erst im Frühling 1857 konnte der Betrieb von Schaffhausen bis Winterthur aufgenommen werden. Peyer trat durch Heirat in enge verwandtschaftliche Beziehungen zur Familie Neher. Damit erwarb er auch die finanzielle Grundlage für die Gründung einer schweizerischen Waggonfabrik, die sich ihm bei seinem Eintreten für den Eisenbahnbau in der Schweiz aufdrängte.

Heinrich Moser (1805 bis 1874) war Uhrmacher wie sein Vater und Grossvater. Nachdem er die Schulen seiner Vaterstadt Schaffhausen und eine Lehre in der väterlichen Werkstätte durchlaufen hatte, bildete er sich in Le Locle und La Chaux-de-Fonds weiter und reiste 1827 nach Petersburg, wo er sich dank hervorragender beruflicher Tüchtigkeit und kommerzieller Geschicklichkeit ein grosses Vermögen erwarb und 1848 als Grosskaufmann und Unternehmer in seine Heimatstadt zurückkehrte. Ihm schwebte der Plan vor, Schaffhausen durch Ausnützung der Wasserkräfte des Rheins zu neuem Wohlstand zu führen. 1851 begann er den Bau eines Rheinkanals und 1865 wurde der nach ihm benannte Damm fertiggestellt. Daneben betrieb er eine Uhrenfabrik in Le Locle

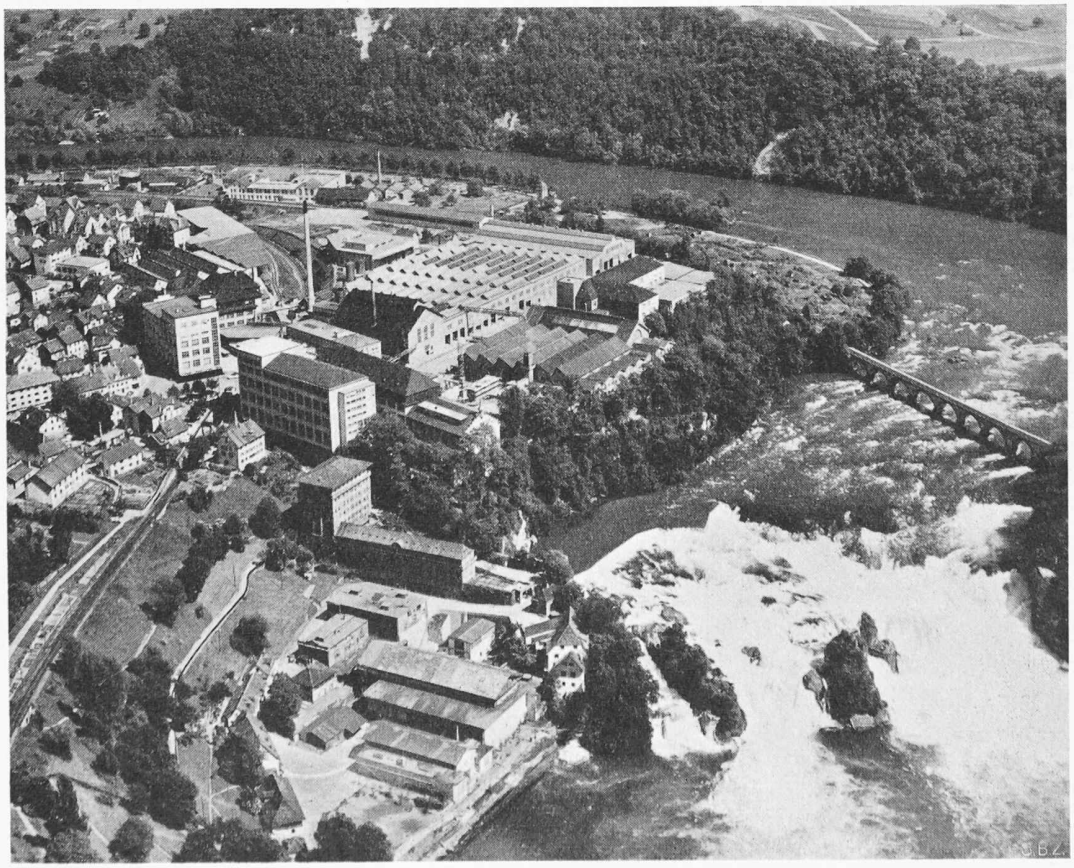


Bild 1. Die Werkanlagen der SIG unmittelbar über dem Rheinfall

und eine sehr weitverzweigte Verkaufsorganisation in Russland, die bis nach Persien und China reichte und ihm reiche Einkünfte verschaffte. Diese verwendete er für Neugründungen; so für die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und für den Bau der Rheinfallbahn, an denen er mitbeteiligt war. Dabei trat Moser mit Friedrich Peyer im Hof in Verbindung.

Conrad Neher (1818 bis 1877) entstammte einer Unternehmerfamilie, die sich namentlich um die Ausnützung der Eisenerze in der Schweiz verdient gemacht hatte. Sein Vater kaufte 1810 die verfallene Eisenschmiede am Rheinfall, in der im 17. und 18. Jahrhundert die im nahegelegenen Lauferberg abgebauten Bohnerze verhüttet worden waren, und baute alle zur Eisengewinnung und Eisenverarbeitung nötigen Einrichtungen sorgfältig aus. Dabei stand er in regem Geschäftsverkehr mit dem Werk des initiativen Schaffhauser Mitbürgers Joh. Conrad Fischer [1]). Die Schaffhauser Erzgewinnung erlebte unter ihm eine neue Blüte. Joh. Georg Neher übernahm weiter im Jahre 1823 die zerfallene Hochofenanlage bei Plons, erwarb sich die Konzession für den Betrieb des stilliegenden Eisenbergwerkes am Gonzen und kaufte im Jahre 1845 die von Isaak La Salle betriebene Hammerschmiede Thorenberg bei Littau im Kanton Luzern. Sein Sohn Conrad trat 1836 nach gründlicher Ausbildung als Maschineningenieur ins Eisenwerk am Rheinfall ein. Er betrachtete die Herstellung von gutem Eisen als seine eigentliche Lebensaufgabe. Daneben war er in öffentlichen Aemtern tätig und diente dem Lande als Infanterieoffizier, zuletzt als Oberst. Mit Friedrich Peyer war er eng befreundet und seit 1837, wie bereits bemerkt, auch verwandtschaftlich verbunden.

Die Waggons-Fabrik wurde an ihrem heutigen Standort in der Nähe des Rheinfalls erstellt. Schon bald ergaben sich Meinungsverschiedenheiten unter den Gründern, die 1860 zur Versteigerung der Anlagen führte. Diese wurden Peyer und Neher zugeschlagen, während Moser, der sich nur schwer mit den engen Verhältnissen in seiner Vaterstadt abfinden konnte, ausschied. Schon von Anfang an war dem jungen Unternehmen ein gewisser Zollschutz für importiertes Eisenbahn-Rollmaterial und zollfreie Einfuhr der Rohstoffe gewährt worden. Mit der Gründung der Nordostbahn am 1. Juli 1853 kamen die ersten Aufträge zustande. Es handelte sich um zehn Holztransportwagen, die anfangs 1854 abgeliefert werden konnten. Noch im gleichen Jahr folgten weitere Lieferungen für die Centralbahn, insgesamt 52 Fahrzeuge.

Die Entwicklung hing stark mit der Sicherstellung der nötigen Betriebskraft durch Ausbau der Wasserkräfte des Rheinfalls zusammen. Gleichzeitig mit der Gründung kam eine Vereinbarung mit der Firma J. G. Neher Söhne & Cie. zustande, nach der die Waggonfabrik ermächtigt wurde, innerhalb des zum Eisenwerk gehörenden Schwelldammes zwei Turbinen zu installieren. Die unmittelbar nachher ausgeführte Anlage stellte lange Zeit ein Musterbeispiel einer mechanischen Kraftübertragung dar. Sie wurde 1867/68 durch Einbau einer Turbine von 70 PS erweitert. 1889 schloss die SIG einen Vertrag mit der Aluminium-Industrie-Aktien-Gesellschaft (AIAG) ab, der eine gemeinsame Nutzung der Wasserkräfte am Rheinfall bezweckte. Auf Grund dieses Vertrages und der erworbenen Nutzungsrechte konnte eine neue Anlage mit einer Turbinenleistung von mindestens 400 PS erstellt werden. 1902 wurde ein Generator von Westinghouse von 180 kW an die Haupttransmission angeschlossen, der die 17 Antriebsmotoren in den damals erstellten Neubauten mit Elektrizität versorgte. 1921/22 sind die alten Jonvalturbinen durch eine vertikalaxige Francisturbine von 550 PS ersetzt worden, die mit einem Drehstromgenerator direkt gekuppelt war. 1925 sah man sich gezwungen, die hydraulische Energiegewinnung durch Dampfkraft zu ergänzen. Zur bessern Ausnützung der Wasserkräfte am Rheinfall haben sich Ende 1947 die SIG, die AIAG und die Gemeinde Neuhausen zu einer Interessengemeinschaft unter dem Namen Kraftwerk Neuhausen AG. zusammengefunden. Die nutzbare Wassermenge blieb für das Gemeinschaftswerk auf 25 m³/s beschränkt. Bei 21,5 m Gefälle entspricht ihr eine Leistung von 4400 kW und eine Jahresproduktion von 38 Mio kWh. Das Werk, das eine einzige Maschinengruppe enthält, kam im November 1950 in Betrieb. Der Anteil der SIG beträgt allerdings nur 16 %, während ihr Bedarf ein Mehrfaches davon ausmacht. Soweit sie ihn nicht aus den Quoten der andern Partner decken kann, muss sie Fremdstrom vom Kantonswerk beziehen. Die optimistischen Erwartungen, die bei der Gründung zur Wahl des Fabrikstandortes in Rheinfallnähe geführt hatten, wo man glaubte, für alle Zeiten genügend eigene Energie gewinnen zu können, haben sich somit nicht erfüllt.

Ueber die technische Entwicklung des Waggonbaues ist hier an verschiedenen Beispielen ausführlich berichtet worden [2]). Die SIG hat führend an der steten Verbesserung des Rollmaterials unserer Bundesbahnen mitgearbeitet und sich auch bei ausländischen Bahnverwaltungen eine angesehene Stellung verschafft. Eine bemerkenswerte und sehr erfolgreiche Neukonstruktion ist der Torsionsfederstab, der in Verbindung mit einer leicht anpassbaren Dämpfungsvorrichtung eine angenehme und stets gleichbleibende Federung ergibt und sich seit seiner Einführung im Jahre 1937 namentlich auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten bestens bewährt hat [3]). Durch die Einführung des Torsionsfederstabes konnten verschiedene Nachteile der Blattfedern, namentlich ihre hohen Unterhaltkosten, ausgemerzt werden. Weiter ist hier die Kastenabstützung ausserhalb der Drehgestelle zu nennen, durch die sich Schlingerbewegungen der Drehgestelle weitgehend unterdrücken lassen. Vor allem aber gebührt der SIG das Verdienst, schon im Jahre 1930 bei Motorwagen für die Bodensee-Toggenburgbahn den Wagenkasten als tragendes Element ausgebildet und so die spätere Einführung der Leichtstahlwagen vorbereitet zu haben. Dies war bei den 1933 gelieferten Wagen für die Appenzeller-Bahn in noch ausgeprägterem Masse der Fall, ebenso beim 1934 gelieferten «Blauen Pfeil» für die Berner Alpenbahn-Gesellschaft [4]). Mit der Lieferung von Leichtstahlwagen wurde 1940 begonnen. Auch auf

[1]) SBZ 1952, Nr. 37, S. 531*.

[2]) SBZ Bd. 111, S. 37* (22. Jan. 1938); Bd. 114, S. 84 (12. Aug. 1939); Bd. 125, S. 223* (5. Mai 1945); 1951, Nr. 12, 13, 14.

[3]) SBZ Bd. 120, S. 98* (22. Aug. 1942).

[4]) SBZ Bd. 113, S. 1* (7. Jan. 1939).

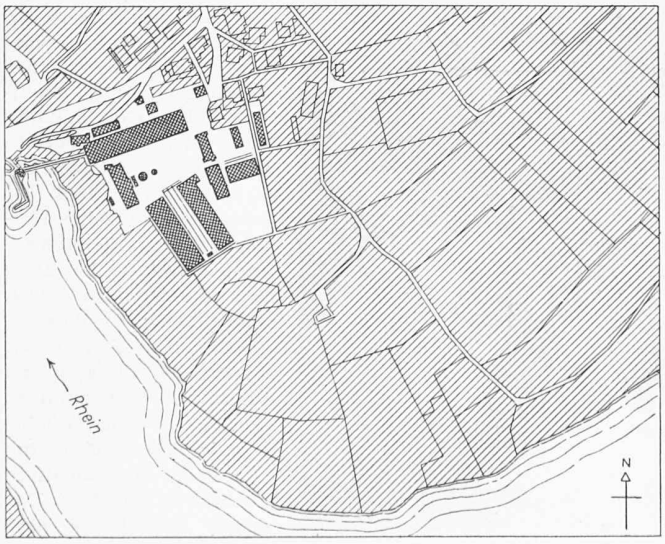


Bild 2. Die Fabrik bei Betriebseröffnung im Jahre 1853; 1:6000

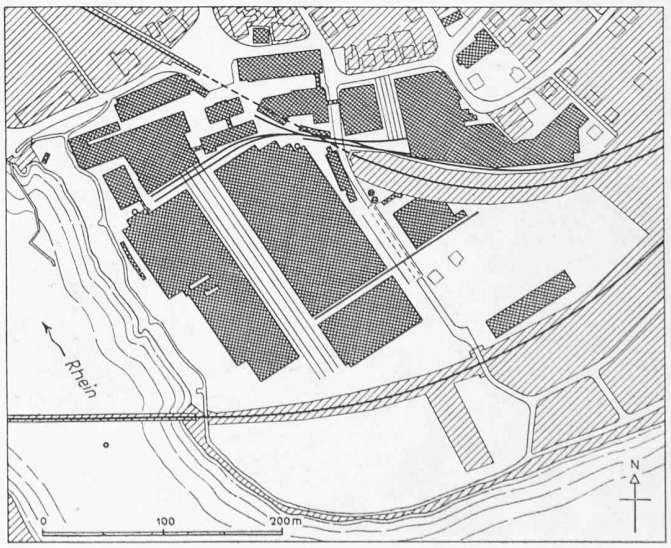


Bild 3. Stand der baulichen Entwicklung im Jahre 1953; 1:6000

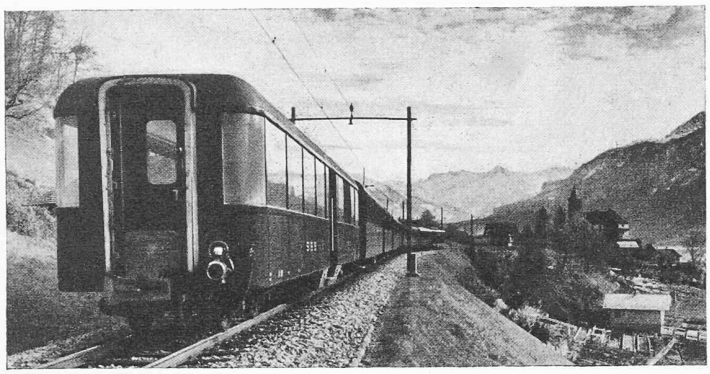


Bild 4. Aussichtswagen auf der Brünigstrecke der SBB

dem Gebiete der Tram-, Vorort- und Nebenbahnen mit Schmalspur sind stets neue, den Erfordernissen eines komfortableren Reisens bei höheren Geschwindigkeiten entsprechende Konstruktionen entwickelt worden [5]). Bis zum 1. Juli 1952 konnten insgesamt 20 391 Wagen für die Schweiz und ausserdem 4273 Wagen ins Ausland geliefert werden. Einen verwandten Fabrikationszweig bildete die im Jahre 1933 aufgenommene Herstellung von Elektrofahrzeugen mit Akkumulatoren für die verschiedenen Transportaufgaben in industriellen Betrieben.

Im Jahre 1860 beschäftigte das Problem der Aufnahme einer neuen Industrie die Köpfe der leitenden Männer. Wohl hauptsächlich auf die Initiative von Friedrich Peyer im Hof entschloss man sich zur Einführung der Fabrikation von Handfeuerwaffen. Um jene Zeit gingen die Militärverwaltungen vom Vorderlader- zum Hinterladergewehr über. Im Jahre 1864 war das Modell eines neuen schweizerischen Gewehrs fertiggestellt worden, auf Grund dessen von der Eidgenossenschaft definitive Bestellungen an die schweizerischen Waffenfabriken erteilt werden konnten. Die SIG erhielt den Auftrag für die Herstellung von 24 000 Gewehren. Dazu kamen bereits Aufträge aus dem Ausland. Diese Gewehre waren noch Vorderlader. Unmittelbar anschliessend wurde das Patent für das Hinterladersystem des Amerikaners Milbauk von Prof. Amsler-Laffon erworben, seine Konstruktion von ihm verbessert und von der Eidgenossenschaft eingeführt, was der SIG wiederum einen grossen Auftrag brachte. 1865 trat der 1822 im Kanton Thurgau geborene Friedrich Vetterli in die SIG ein. Er baute zunächst ein neues Bajonett-Walzwerk und konstruierte dann das nach ihm benannte Mehrladergewehr, das als das beste Repetiergewehr seiner Zeit galt und von den Militärverwaltungen des In- und Auslandes eingeführt wurde. Naturgemäss bedeutete die Gründung der Eidgenössischen Waffenfabrik im Jahre 1876 einen schweren Schlag für die SIG, die nun im wesentlichen sich nur noch mit Teilaufträgen begnügen musste. Trotzdem betrieb sie die Entwicklung intensiv weiter, insbesondere auch auf dem Gebiet der automatischen Waffen. Nur natürlich war es, dass der erste Weltkrieg einen bedeutenden Aufschwung brachte und die Firma vor grosse Aufgaben stellte. Aber ebenso rasch nahm mit dem Friedensschluss das Waffengeschäft wieder ab, und nur in zähem Ringen gegen scharfe Konkurrenz konnten Lieferungen nach dem Ausland getätigt werden. Erst die Einführung des Karabiners K 31 belebte das Inlandgeschäft wieder. Dann setzten Aufrüstungsaufträge ein, die zu einer Erweiterung des Fabrikationsprogrammes führten, indem nun auch Bestandteile von Kanonen und automatischen Geschützen hergestellt werden mussten. Auch in der Nachkriegszeit ging die Entwicklung, namentlich auf dem Gebiete automatischer Handfeuerwaffen, weiter. Naturgemäss ist dieser sehr hoch entwickelte Zweig der Technik stärksten Konjunkturschwankungen ausgesetzt, die von der jeweiligen politischen Lage abhängen und sehr rasch ändern können. Dies gilt ganz besonders für das Auslandgeschäft, für das die heutigen Verhältnisse sehr ungünstig sind. Die Waffenfabrik der SIG hat unter sehr erschwerten Umständen dem Lande in ernsten Zeiten wertvolle Dienste geleistet, und es ist nur zu hoffen, dass ihr die Möglichkeit zu weiterer Dienstleistung durch Zuweisung entsprechender Lieferungsaufträge für unsere Armee erhalten bleibe. Im Bestreben, die stark konjunkturempfindlichen Hauptgebiete durch stabilere Produktionsmöglichkeiten zu ergänzen, nahm die SIG im Jahre 1905 die Fabrikation von Verpackungsmaschinen auf, wie sie damals hauptsächlich in der Schokolade-, Biskuit- und Suppenkonservenindustrie benötigt wurden. Später kamen eine Reihe von anderen Verpackungsgütern hinzu, die immer wieder neue Konstruktionen erfor-

[5]) SBZ Bd. 126, S. 130* (22. Sept. 1945); 1949, Nr. 19, S. 267*.

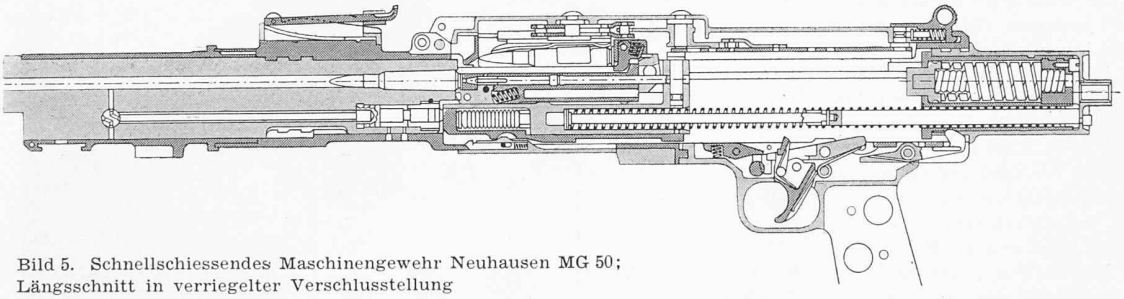


Bild 5. Schnellschiessendes Maschinengewehr Neuhausen MG 50; Längsschnitt in verriegelter Verschlusstellung

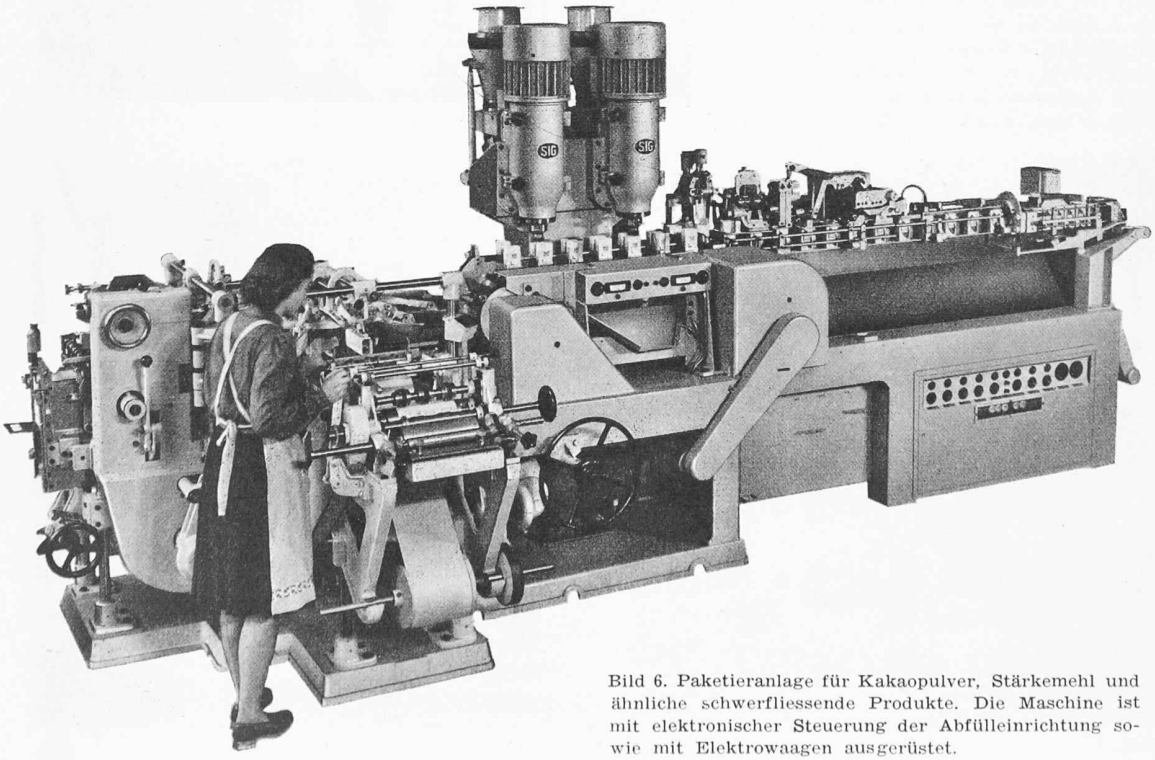


Bild 6. Paketieranlage für Kakaopulver, Stärkemehl und ähnliche schwerfliessende Produkte. Die Maschine ist mit elektronischer Steuerung der Abfülleinrichtung sowie mit Elektrowaagen ausgerüstet.

derten. Dieser Zweig hat es verstanden, sich namentlich auch im Ausland eine gute Kundschaft zu erwerben. Dazu hat eine zweckmässig ausgebaute Verkaufsorganisation wesentlich beigetragen. Wenn auch während und nach dem zweiten Weltkrieg grosse Verschiebungen in den Absatzgebieten vorgekommen und starke Konkurrenten aufgetreten sind, so gelang es der SIG doch, ihre führende Stellung auch auf dem Gebiete der Verpackungsmaschinen zu erhalten und zu festigen.

Die Schweizerische Industrie-Gesellschaft beschäftigte Ende März 1952 rd. 2300 Arbeiter und Angestellte. Sie hat je und je dem Ausbau der sozialen Institutionen grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Mit Recht widmet die Jubiläumsschrift den Massnahmen einen breiten Raum, die der Pflege des Menschen im Betrieb dienen. Ihre Früchte zeigen sich in der Verbundenheit zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft, im sozialen Frieden und nicht zuletzt in der hohen Qualität der Erzeugnisse. Aber auch für die Gemeinde Neuhausen und für zahlreiche Handwerker und Gewerbetreibende bildet die Firma eine zuverlässige Stütze in wirtschaftlicher und menschlicher Beziehung.

Die grossen, modern eingerichteten *Werkstätten einer Schwerindustrie in unmittelbarer Nähe eines Naturdenkmals* von unvergleichlicher Schönheit setzen in die Landschaft eine Spannung, die von manchem als Störung einer naturgegebenen Harmonie, ja als eine bedauernswerte Verschandelung empfunden wird. Wer so denkt, denkt nicht zu Ende, bedenkt nicht, dass auch er Glied einer Kulturgemeinschaft ist, die sich in höchstem Masse auf die Ausnützung der Stoffe und Kräfte stützt, die die Natur dem Menschen darreicht, und dass er in ebenso hohem Masse Nutzniesser dieser industriellen Kultur ist. Die Spannung zwischen Fabrik und Rheinfall ist Ausdruck der Spannung zwischen Materiellem und Geistigem, zwischen Leib und Seele, ist Ausdruck einer Spannung, die zu unserem Menschsein schöpfungsmässig gehört und unser Leben in Fluss hält. Es ist unsere Aufgabe, nicht sie auszugleichen oder gar ihr Dasein zu verstecken, sondern aus ihr heraus die Kräfte freizulegen, die wir brauchen, um zur Ganzheit unseres Lebens hindurchzudringen. In dieser Ganzheit haben alle Teile, Leib, Geist und Seele, Materielles und Geistiges, Technik und Kultur, ihren Platz und ihren Sinn, und es bestehen keine Wertunterschiede zwischen ihnen. Nur in ihrer Integration liegt ihr Wert und ihr Sinn; trennen sie sich aus dem Gesamtorganismus los und wollen sie ein «höheres» Eigenleben führen, so degenerieren sie zum Individualismus und vergiften das Leben der Gesamtheit.

Diese Zusammenhänge scheinen die Bauleute begriffen zu haben, die die bauliche Entwicklung namentlich in den letzten Etappen betreuten: Zweckmässig, schlicht, ihrer Aufgabe angemessen, stellen sich die grossen Baukuben der SIG in ihren ruhigen, sicheren Linien in bewussten Gegensatz zur Landschaft, sowie auch zum gegenüberliegenden Schloss Laufen. Hier, auf dem rechten Rheinufer, ist unsere Zeit mit ihren Nöten, Möglichkeiten und Aufgaben beheimatet, und die SIG bringt das ehrlich und offen zum Ausdruck. Solange sie das

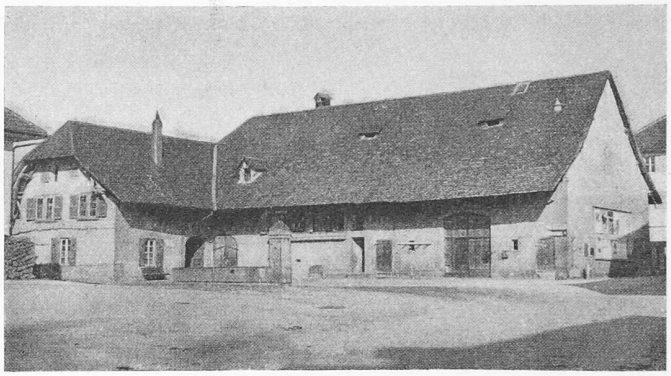


Bild 1. Alter Zustand

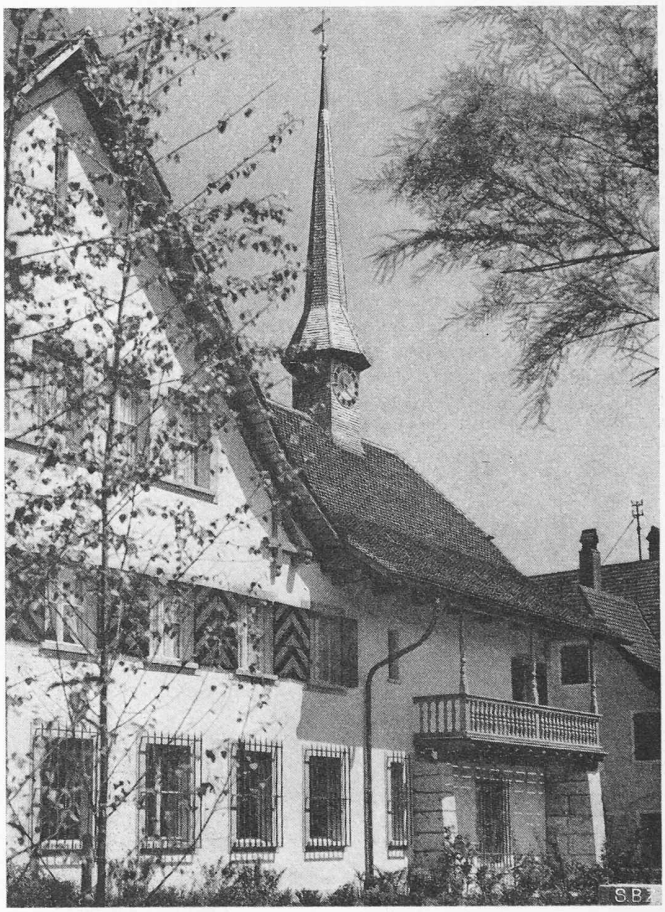


Bild 2. Westseite

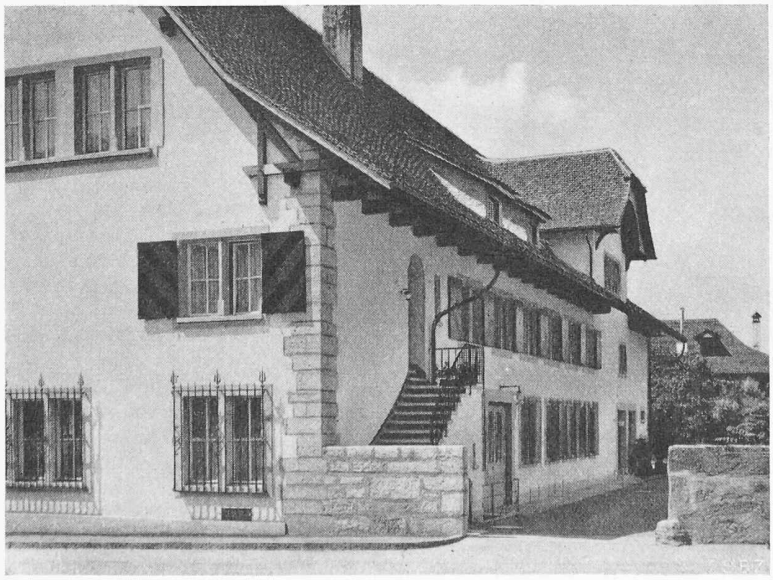
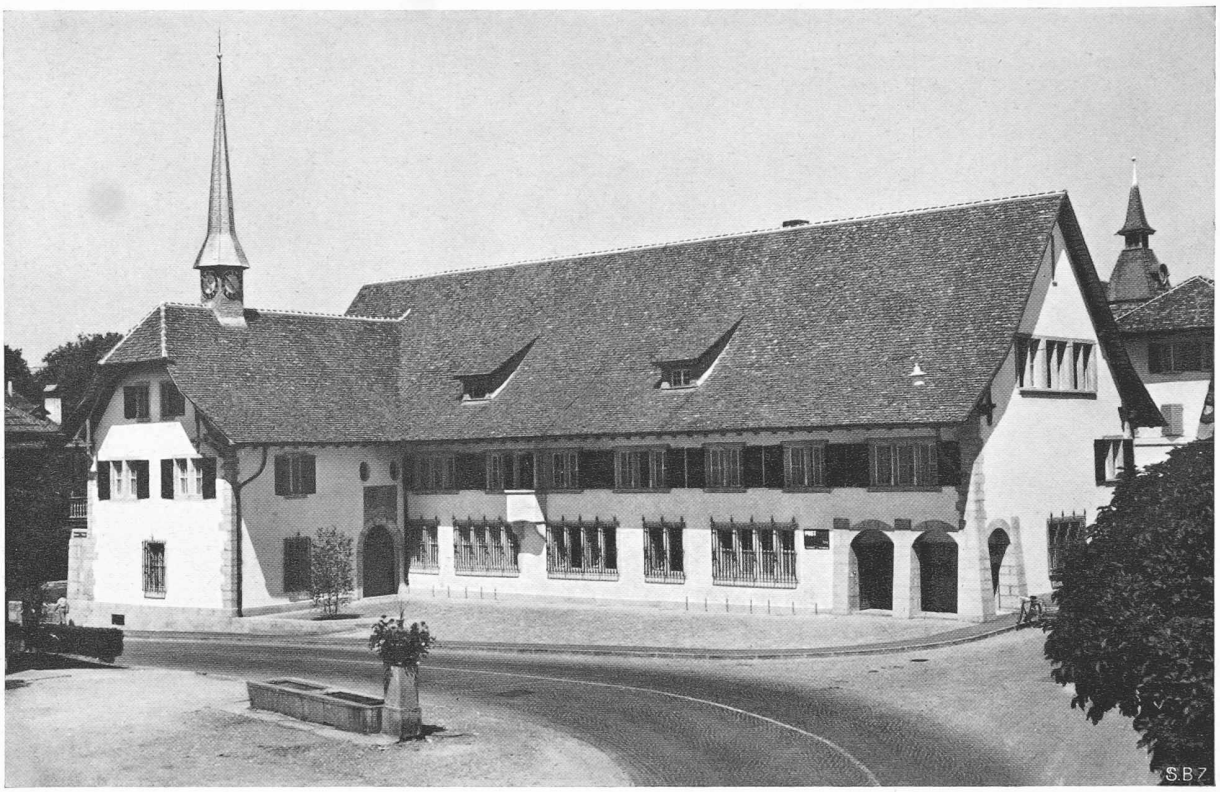


Bild 3. Ansicht von Nordosten

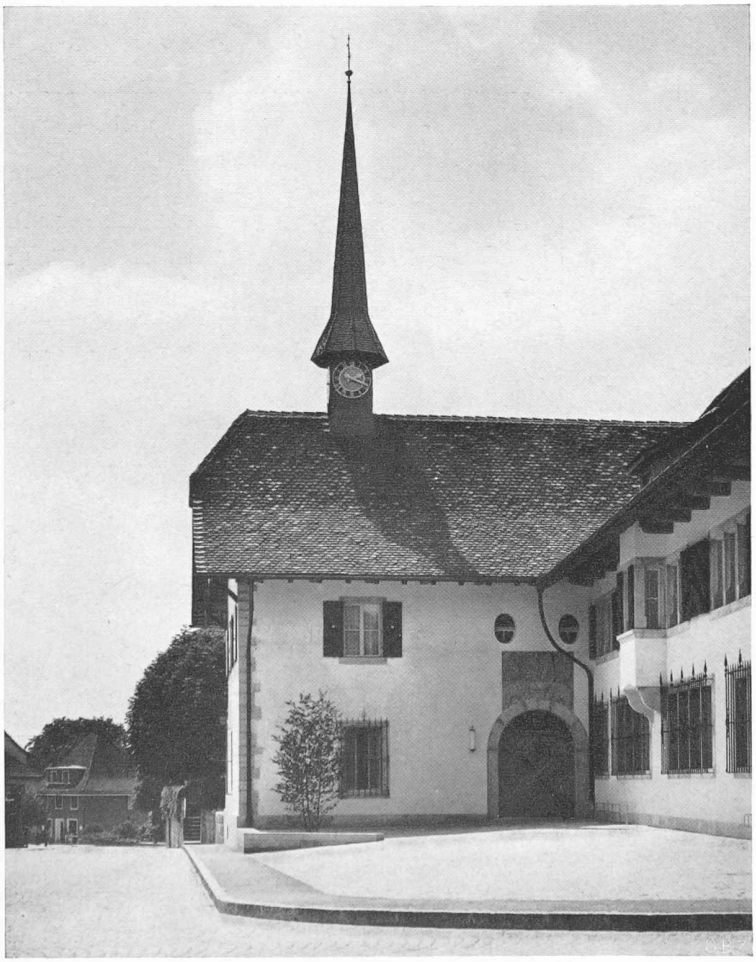
Bild 4. Aufgang zur Posthalterwohnung



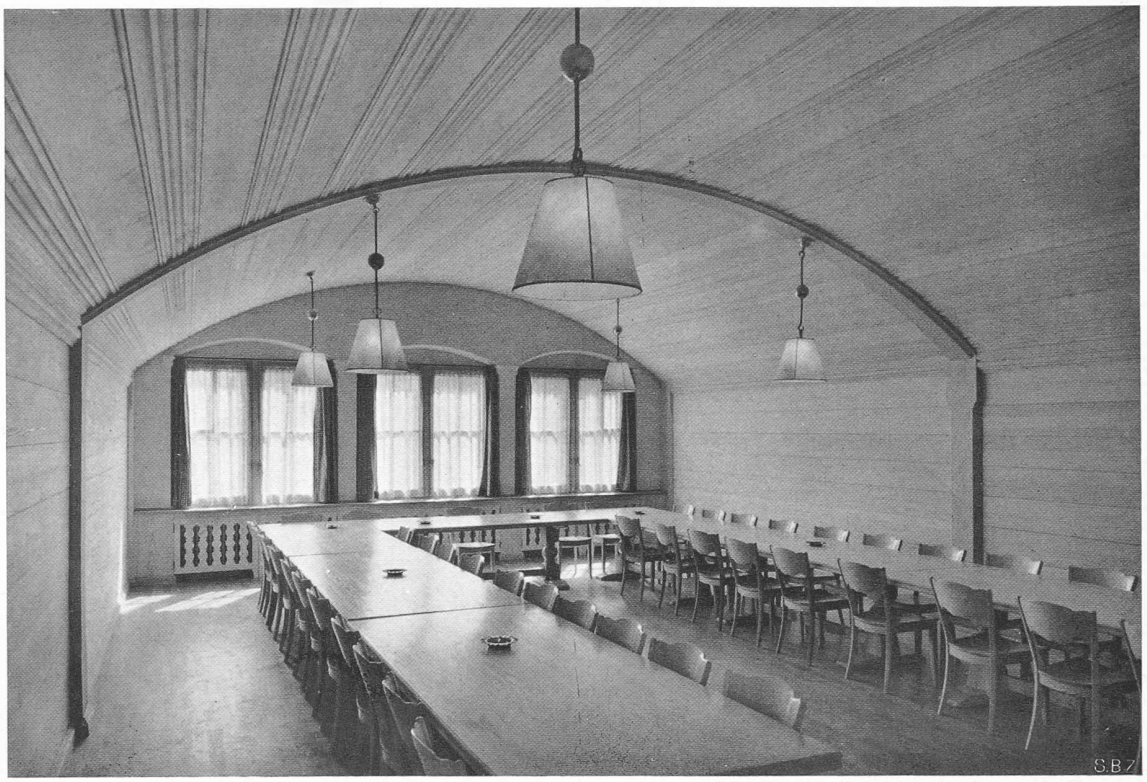
Südseite

Gemeindehaus in Ins
Kt. Bern

Architekt MARTIN RISCH, Zürich
Oertliche Bauleitung:
Architekt E. GREUB, Ins

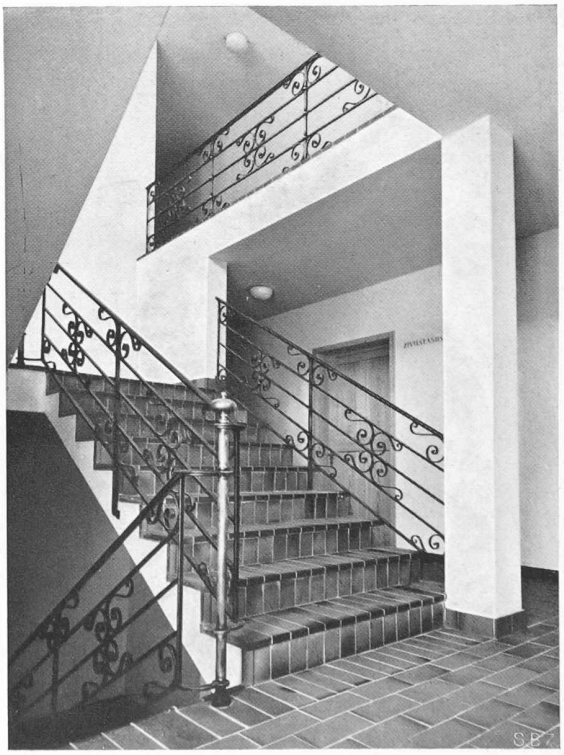


Vorbau mit Haupteingang



Konferenzsaal

Haupteingang mit Tafel von Theo Wetzel



Treppenhaus

Photos R. Allegrini, Orbe

Druck Jean Frey AG., Zürich

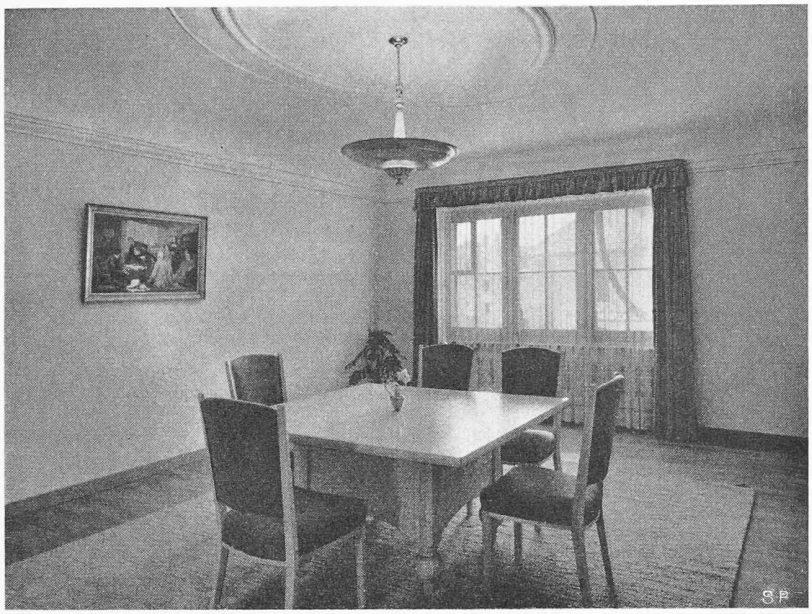


Bild 5. Trauzimmer

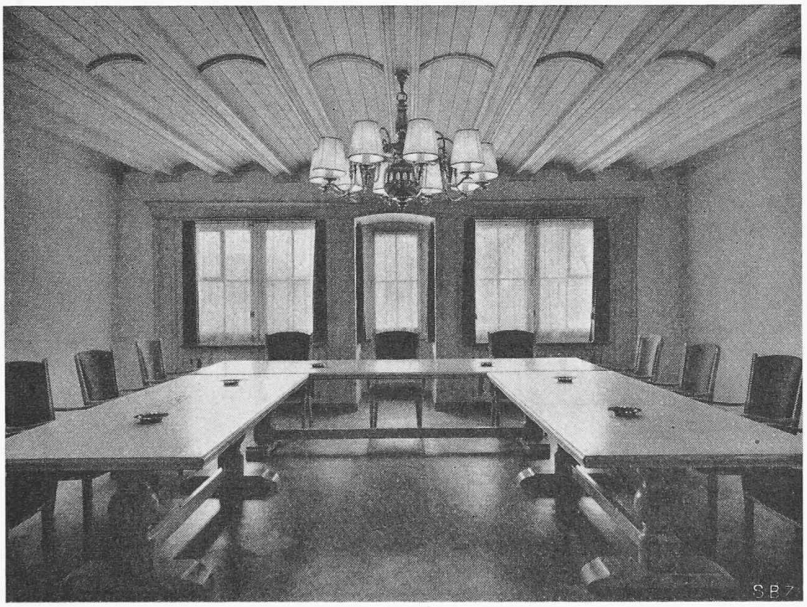


Bild 6. Gemeindestube

Bild 7. Sitzungszimmer

tut, solange die Jubilarin am hohen Ziel festhält, das sich ihre Gründer und seitherigen Leiter gesetzt und zäh verfolgt haben, und das im Dienen an Volk und Heimat besteht, wird sie auch in Zukunft der Arglist der Zeit widerstehen und Segen und Dank ernten.

Gemeindehaus Ins

DK 725.13

Architekt MARTIN RISCH, Zürich

Oertliche Bauleitung Architekt E. GREUB, Ins

Das ehemalige Zehntenhaus in Ins, das ursprünglich der Familie Pourtalès aus Neuenburg gehörte, wurde von der Gemeinde Ins mit der Absicht erworben, es zum Gemeindehaus umzubauen. Das arg verwahrloste Gebäude ist am richtigen Ort im Gemeindezentrum gelegen. Das Dorf erhält durch die wuchtigen, in zwei Hauptbaukörper gegliederten Baumassen ein markantes Zentrum, welches in seiner Wirkung durch den Umstand gesteigert worden ist, dass das Gemeindehaus hier am ausgezeichneten und richtigen Ort errichtet werden konnte. Das Bauprogramm sah neben den Amtsräumen für die Gemeindeverwaltung die Post mit Postremise im Hof, die Posthalterwohnung, das Polizeibüro mit Polizistenwohnung, die Lesestube mit Bibliothek und einen Konferenzsaal vor. Dieses verhältnismässig grosse Programm liess sich im alten Bauvolumen restlos erfüllen. Die überzeugende städtebauliche Lage liess den Entschluss reifen, den Neubau auf dem Umweg eines Umbauprojektes zu wagen. Man hatte die Hoffnung, wesentliche Teile des Altbaues erhalten zu können. Leider waren aber das Dach und grosse Teile des Mauerwerkes nicht mehr verwendbar. Vom alten Mauerbestand liessen sich nur noch drei Stockwerke des Südflügels retten. Dieser Südflügel, auf den man bei einer Neukonzeption wohl kaum verfallen wäre, ist städtebaulich von ausserordentlicher Bedeutung, weil er der Baugruppe mit seiner platzabschliessenden Funktion einen Rückhalt gibt. Der Dorfplatz, der gute Ansätze enthält, sollte noch fertig ausgebaut werden. Die örtliche Bauleitung lag in den Händen von E. Greub, Ins, welcher für die liebevolle Ausführung der Arbeiten durch die ortsansässigen Handwerker besorgt war.

Besondere Anerkennung verdient das grosse Verständnis, das die Inser ihrem Gemeindehausbau angedeihen liessen, vorab der Gemeinderat, die Baukommission und deren unermüdlicher, umsichtiger Präsident, E. Küpfer-Blank. Erfreulich ist auch die Sorgfalt, die dem Wandschmuck zuteil wurde; hier finden die einheimischen Künstler, insbesondere der grosse Inser Maler Albert Anker, Anerkennung durch ihre Mitbürger.

Sprödbruchtagung in Leoben

DK 061.3:539.56

Am 27. und 28. Februar 1953 fand an der Montanistischen Hochschule in Leoben ein Kolloquium über «Die Grundlage des Sprödbruches in Metallen» statt. Die zahlreichen Vorträge und Diskussionsbeiträge dieser von Fachleuten aus acht europäischen Ländern besuchten Tagung waren in drei Hauptabschnitte gegliedert. Zunächst wurde das Auftreten von Sprödbrüchen bei den verschiedensten Konstruktionen, so im Stahlhoch- und Brückenbau, bei geschweissten Konstruktionen im allgemeinen, insbesondere im Falle der Verwendung hochwertiger Stähle, im Schiffbau, Kraftfahrzeugbau, bei Eisenbahnschienen und im Leichtmetallbau aufgezeigt. Daran schloss sich die theoretische Behandlung des Problems, und