

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 25

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Montageabschnittes verankerten Umlenkrolle geführt wurde. Die Länge eines Seilzugabschnittes war durch die Fabrikationslänge der Seile gegeben und betrug 1200 bis 1700 m, wobei die Winde so aufgestellt war, dass der Zug ohne ihre Versetzung nach beiden Richtungen ausgeführt werden konnte. Das Auslegen des Zugseiles geschah in schwierigerem Gelände unter Zuhilfenahme eines leichten Hilfseiles, das mittels Raketen über grössere Hindernisse, wie Schluchten, Hochwald u. dgl. geschossen wurde. Wie aus der Abb. 12 hervorgeht, lief das Zugseil vorerst über die obersten Tragrollen. Das Bronzeseil wurde mittels einer Spezialklemme am Zugseil befestigt und durch die erste Tragrolle S_1 hindurchgezogen, hierauf das Zugseil in die Rolle S_2 des untern Auslegers gelegt, während das Bronzeseil in der Rolle S_1 weiterlief. Dieser Vorgang wiederholte sich bei jedem Mast, bis die drei untereinanderliegenden Bronzeseile aufgehängt waren. Zum Auslegen der Seile auf der andern Mastseite lief das Zugseil in entgegengesetzter Richtung. Diese Art der Seilauslegung hat sich in dem zerrissenen, bewaldeten und teilweise ganz ungangbaren Gelände sehr gut bewährt und war in kurzer Zeit durchgeführt.

Die Verbindung der Bronzeseile in der freien Strecke und die Abspannung erfolgte durch Hedderheimer Zieh-muffen, die mittels einer hydraulischen Presse von 10 t Druckkraft hergestellt wurden. Die in der Eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich durchgeführten Zerreißversuche mit diesen Seilverbindern und Abspannklemmen ergaben eine 100%ige Festigkeit der Muffen. Der Bruch trat bei allen Versuchen im freien Seilende auf, ohne dass das Seil in der Muffe zum Gleiten kam. Das Ausregulieren der Seile erfolgte nach der Visiermethode.

Die Montage beider Doppelleitungen wurde von der Firma Furrer & Frey in Bern ausgeführt.

In Abb. 14 ist die prozentuale Aufteilung der Kosten graphisch dargestellt. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Bronzeseile zur Zeit eines verhältnismässig hohen Kupferpreises beschafft werden mussten.

Die östlich gelegene Leitung wurde im Herbst 1928, die andere ein Jahr später fertig erstellt und in Betrieb genommen. Die Leitungen passen sich dem Gelände gut an, sodass das landschaftliche Bild nicht beeinträchtigt wird. Die getroffenen Massnahmen hinsichtlich Konstruktion und Tracé haben sich bewährt. Es sind trotz schweren Lawinengängen, grossem Reifansatz und häufigen Föhnstürmen bis heute keine Störungen aufgetreten.

Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Gemeinde Langenthal (Kanton Bern).

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

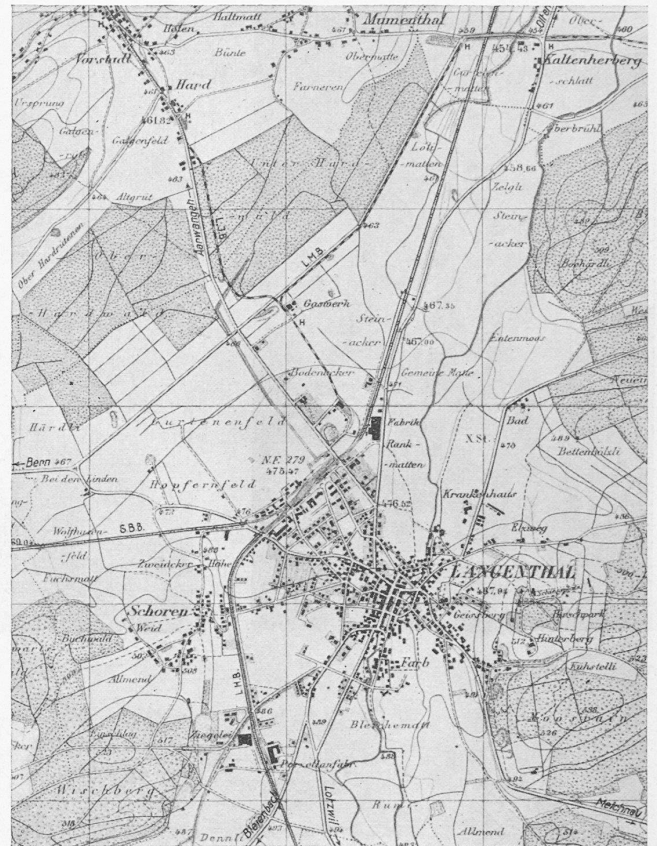
Das Preisgericht versammelte sich Montag, den 2. Februar 1931, 9 Uhr im Gemeindehaus und tagte bis zum 5., und vom 7. bis zum 8. Februar. Es stellte fest, dass von den 36 eingereichten Entwürfen einer ausser Wettbewerb eingereicht worden ist und deshalb aus der Beurteilung fällt. Alle Eingaben sind rechtzeitig eingeleistet worden; es sind keine wesentlichen Verstösse gegen das Wettbewerbsprogramm zu vermerken.

Auf Grund eingehender Ortsbesichtigungen und Prüfungen scheidet das Preisgericht im *ersten Rundgang* 12 Projekte wegen wesentlicher Mängel aus.

Im *zweiten Rundgang* kommen weitere 13 Entwürfe, deren Lösungen nicht befriedigen, zur Ausscheidung.

In engerer Wahl verbleiben die Entwürfe: 2, 3, 11, 14, 16, 19, 23, 25, 30 und 33. Diese werden vom Preisgericht wie folgt beurteilt [Wir beschränken uns Übungsgemäss auf die Wiedergabe der Beurteilung der prämierten Entwürfe. Red.].

Projekt Nr. 2: „Zwischen Dorf und Stadt“. Der Verfasser drängt die Bützbergstrasse bei den Bahnübergängen in südwestlicher Richtung gegen Schoren, überführt die S.B.B. und unterführt die L.H.B., was kostspielig ist und ein schlechtes Längenprofil ergibt. Die Strassenanschlüsse gegen den Güterbahnhof und gegen Schoren liegen zu nahe der Ueberführung. Für die Verbindung mit der Kaltenherberge wird die Murgenthalstrasse beibehalten und



Uebersichtskarte von Langenthal und Umgebung. — Masstab 1:35000. (Mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 11. Juni 1931.)

in südlicher Fortsetzung dieser Strasse die Verbindung zwischen Post und Löwen an Stelle der Marktstrasse mit der Mittelstrasse hergestellt, was als richtig zu betrachten ist. Hingegen sind die Einmündung dieser Verbindungsstrasse in die Bahnhofstrasse, sowie die Niederlegung des Gasthofes zum Löwen zu beanstanden. Der Zusammenschluss der Mittelstrasse mit der Bleienbachstrasse ist an sich ebenfalls richtig. Die Fortsetzung der östlichen Umgehungsstrasse in der Richtung Roggwil ist als unwirtschaftlich abzulehnen. Der Durchbruch von der Löwenbrücke nach der Spitalgasse ist nicht gerechtfertigt. — Die Ausscheidung des Industriegebietes ist zweckmässig. Inbezug auf die Zonen- und Bauvorschriften äussert der Verfasser zum Teil wertvolle Gedanken, die aber auf grössere städtische Verhältnisse eingestellt sind. Die Festlegung von fünf Zonen geht zu weit und überdies ist die Abgrenzung der einzelnen Zonen etwas unbestimmt. Die Ueberbauungsvorschläge sind im ganzen wohl überlegt, im besonders ist anzuerkennen, die Berücksichtigung des Reihenhauses im Hopferenfeld. Abzulehnen ist das für verschiedene Zonen vorgeschlagene ausgebaute Dach. Zu begrüssen ist ferner die weitgehende Unterdrückung der Einmündung von Nebenstrassen in die Hauptverkehrsstrassen. — Wenn auch im allgemeinen die Grünflächen richtig angeordnet sind, wären sie doch da und dort, wie beispielsweise auf dem Hopferenfelde, besser zusammenzufassen. Durch das Strassenkreuz wird die Grünanlage in den Matten unschön zerstückelt.

Projekt Nr. 19: „Und trotzdem vorwärts“. Die durchgehende Eisenbahnstrasse von der Ziegelei bis zum Bahnhof wird ohne Gefällsverlust zum Bahnhof geführt und der Anschluss an die Bützbergstrasse parallel zur Unterführung ist hervorzuheben. Der Anschluss der Dorfstrasse von Schoren an die Unterführung ist nach diesem Vorschlag, wenn auch verkehrstechnisch nicht besonders günstig (Gabelung in der Tiefe der Unterführung und zu kleiner Radius), doch noch möglich. Auf eine Verlegung der L.H.B. ist verzichtet worden, was zur Folge hat, dass sich die Auffahrtsrampe bis zur Ringstrasse erstreckt und die Verbindung aus der Richtung Bützberg nach dem Bahnhof verlängert. Inbezug auf die Verlegung der Unterführung der Aarwangenstrasse nach Nordosten wird auf das bei Projekt Nr. 14 Gesagte verwiesen. Die Lösung ist insofern



1. Rang ex aequo (3200 Fr.), Entwurf Nr. 2. — Verfasser Albert Schneider, Arch., Winterthur. — Masstab 1 : 10000.

etwas vorteilhafter, als der Weg nach dem Bahnhof kürzer wird. Im Dorfkern hat sich der Verfasser beschränkt auf eine Verbindung zwischen Theater über die Mühle nach der Gabelung der St. Urban- und der Steckholzstrasse, die annehmbar ist. Im übrigen bringt das Projekt keine nennenswerten Verbesserungen im Dorfkern. Die Ringstrasse im Norden ist unbegründet. — Das Industriegebiet ist zu reichlich bemessen. Die geschlossene Bauweise ist im allgemeinen richtig begrenzt. Allerdings dürfte sich empfehlen, sie längs der Bahnhofstrasse auszudehnen. Die Geschosszahl ist bei der geschlossenen auf drei und bei der offenen Bauweise auf zwei Voll-

geschosse zu beschränken. Im offenen Gebiet sind die Wohnstrassen stellenweise zweckmässig angeordnet. — Die Grünanlagen sind im allgemeinen gut disponiert, dagegen ist die Behandlung der Spielplätze kleinlich.

Projekt Nr. 30: „Von kommenden Dingen“. Die projektierte Umgehungsstrasse im Osten und Süden des Dorfes ist stark auf einen grossen Verkehr von Bleienbach her eingestellt. Dieser Verkehr ist aber verhältnismässig gering, da die Dörfer im oberen Altachtental mehr nach Herzogenbuchsee hin orientiert sind. Das vorhandene Teilstück der Ringlinie zwischen der Lotzwilstrasse und



1. Rang ex aequo (3200 Fr.), Entwurf Nr. 19. — Verfasser Arthur Bräm, Gemeindeing., Kilchberg b. Zeh.; Laubi und Bosshard, Arch., Zürich. — Masstab 1 : 10000.

Melchnastrasse verliert daher an Bedeutung. Mit Rücksicht auf die Umfahrungsmöglichkeit begnügt sich der Verfasser im Dorfkern nur mit einigen kleineren Korrekturen. Die Fortsetzung der Talstrasse nach der Jurastrasse hat keine Berechtigung. Die Verbindung von Schoren mit dem Bahnhof und der Bern-Zürichstrasse ist nicht gelöst (Kreuzung mit der S.B.B. und L.H.B. auf Schienenhöhe). — Die Ausdehnung der Zone für die geschlossene Bauweise ist zu beschränkt. Die Verteilung von Reihenhäusern und Einzelhäusern in der offenen Bauzone ist willkürlich. Die im Bericht niedergelegten Grundsätze für die Ausscheidung der Grünflächen sind bemerkens-

wert, doch wurden diese in der Planung nicht richtig durchgeführt. Mit grünem Anstrich von bebauten Quartieren wird das Problem nicht gelöst.

Projekt Nr. 25: „Ringstrasse“. Auch in diesem Projekt ist eine zentrale Strassenunterführung unter der S.B.B. vorgesehen. Der Anschluss an den Ortskern erfolgt durch die Gartenstrasse. Der Austritt aus der Unterführung ist auf beiden Seiten der Bahnanlage in verkehrstechnischer Beziehung nicht gelöst. Die Linienführung der Bützbergstrasse und der Aarwangenstrasse ist im übrigen nicht ungünstig. Die direkte Verbindung der Ringstrasse



1. Rang ex aequo (3200 Fr.), Entwurf Nr. 30. — Verfasser J. Kräher, Arch., und J. Wichser, Arch., Zürich. — Masstab 1 : 10000.

mit der Eisenbahnstrasse verliert an Bedeutung durch die beiden Rampen bei der Unterführung (verlorene Steigung). Die Eingriffe im Ortskern durch Schaffung der beiden Plätze „Spitalplatz“ und „Löwenplatz“ sind sehr einschneidend, ohne dass dadurch wesentliche Verbesserungen für die Führung des Hauptverkehrs erzielt würden. Der Anschluss von Schoren vermittelt Ueberführung an die Bützbergstrasse ist zu loben, dagegen ist die Beibehaltung der Führung der Dorfstrasse Schoren nach dem Bahnhof auf Schienenhöhe der L.H.B. nicht empfehlenswert. — Die Vorschläge für die Zoneneinteilung und die Bauvorschriften sind im allgemeinen zu-

treffend. — Bei den Grünflächen ist der Mangel an Zusammenhang und die Spärlichkeit der öffentlichen Spielplätze zu rügen.

Projekt Nr. 23: „Porzellan“. Die Führung der Ausfallstrasse Ortskern-Kaltenherberge ist flüssig, doch ist die Kombination mit den Sport- und Grünanlagen zu beanstanden. Die vorgesehenen Korrekturen der Marktstrasse und der Farbstrasse sind erzwungen. Ausser der neuen Verbindung mit der Kaltenherberge ist eine zweite Strasse von der Einmündung des Zeienweges in die Bern-Zürichstrasse nach der Aarwangenstrasse vorgesehen, der keine Bedeutung als Hauptverkehrstrasse zukommt, sondern nur als Aufschliessungs-



2. Rang (2800 Fr.), Entwurf Nr. 25. — Verfasser W. Schwegler & G. Bachmann, Arch., Zürich. — Masstab 1 : 10000.

strasse des Industriegebietes. Die Unterführungen sind in bezug auf die Strasseneinmündungen zu wenig studiert. Sowohl das Aufnahmegebäude der S.B.B. als auch jenes der L.J.B. sind von der Aarwangenstrasse nur mit verlorenem Gefäll zu erreichen. Die Quer-Verbindung Aarwangenstrasse über den Parkplatz bei der Sportanlage nach dem Krankenhaus befriedigt nicht. Der Gedanke, den Verkehr aus der Gabelung Lotzwil- und Mittelstrasse durch eine neue Diagonal-Verbindung unter Benützung des frei werdenden Bahntracé der L.H.B. nach der Eisenbahnstrasse, den Bahnhof und der Bützbergstrasse zu führen, bringt keine nennenswerten Vorteile, da das gleiche Ziel durch Ausbau der Ringstrasse bis zur Wiesenstrasse und den Bahnhofplatz erreicht werden kann. Der Verbindung von der Bützbergstrasse nach dem Punkt A der verlegten Murgenthalstrasse ist keine grosse Bedeutung beizumessen. Die Verbindung Schoren-Bützbergstrasse wäre an sich günstig, bedeutet aber einen grossen Umweg nach dem Bahnhof. Die neue projektierte Strasse parallel zur St. Urbanstrasse mit Niederlegung zahlreicher Gebäude entbehrt der Berechtigung, ebenso die starken Eingriffe beim alten Schulhaus und zum Zwecke der Schaffung des neuen Marktplatzes. — Die Erweiterung des Industriegebietes im Südwesten des Dorfes ist abzulehnen. Die Begrenzung der geschlossenen Bauzone ist im allgemeinen richtig. Die Vorschläge für die Revision der Bauordnung gehen in einzelnen Punkten zu weit (vier Geschosse im Dorfkern).

Es ist zu bedauern, dass der Zusammenhang der Grünflächen durch Einschlebung kleiner zwickelartiger Baugebiete unterbunden wird. Die Einbeziehung von Privatgärten in die öffent-

lichen Grünanlagen ist nicht durchführbar. Die Verlegung des Friedhofes hat kaum Aussicht auf Verwirklichung.

*

RICHTLINIEN. Aus dem durchgeführten Planwettbewerb ergeben sich für die Aufstellung des Bebauungsplanes der Gemeinde Langenthal folgende Richtlinien:

A. Strassennetz. Bei der Festlegung des Verkehrsnetzes ist davon auszugehen, dass die Hauptverkehrsader Bern-Zürich rd. 1,5 km abseits des Ortskerns Langenthal vorbeiführt. Es ist deshalb darauf Bedacht zu nehmen, die Ortschaft so gut als möglich an diese Hauptstrasse anzubinden. Dies bedingt einerseits den Ausbau mit verbesserter Linienführung der Bützbergstrasse von den drei Linden, welcher Punkt als günstige Abzweigungstelle zu betrachten ist, in den Dorfkern, andererseits die Anlage einer Verbindungstrasse

- a) von der Kaltenherberge östlich der S.B.B.-Linie nach dem Ortskern oder
- b) von der Einmündung des Zeienweges in die Bern-Zürichstrasse nach der Unterführung der Aarwangenstrasse oder durch eine neue Unterführung unterhalb der Tuchfabrik in die bestehende Murgenthalstrasse.

Eine Verbindung im ersten Sinne besteht bereits durch die Murgenthalstrasse, die allerdings gleich der Bützbergstrasse ausgebaut und korrigiert werden müsste.

Die zweite Möglichkeit empfiehlt sich weniger mit Rücksicht auf die scharfen Umbiegungen und die ungünstige Niveaulinie bei der vorhandenen Ueberführung in der Nähe der Kaltenherberge,



3. Rang (2600 Fr.), Entwurf Nr. 23. — Verfasser Karl Knell, Arch., Küsnacht-Zürich, Otto Dürr, Arch., Zürich, Theod. Baumgartner, Gemeindeg., Küsnacht-Zürich, Hektor Egger, Arch., Langenthal. — Masstab 1 : 10 000.

die etwas zufällige Abzweigung von der Bern-Zürichstrasse und die Ueberwindung der Unterführung bei der Ortschaft.

In beiden Fällen ist die flüssige Fortsetzung durch die Aarwangenstrasse von der Post über das Hübeli nach der Mittelstrasse in Erwägung zu ziehen. Dieses Teilstück kann sich als Geschäftsstrasse entwickeln und es wird gleichzeitig eine bauliche Ordnung in dem betreffenden Gebiete erzielt. Auch könnte damit eine Entlastung der Marktgasse herbeigeführt werden.

Mit Rücksicht auf die gut ausgebaute und übersichtliche Mittelstrasse und ihrer Fortsetzung durch die Marktgasse erscheint aber auch eine Weiterführung der letzten durch das Wuhr links oder rechts der korrigierten Langeten der Prüfung wert, wobei eine Verbesserung der Einmündung der Mittelstrasse in die Marktgasse vorzusehen ist. Sie würde zur ausgesprochenen Tallinie und diene nebenher für das Gebiet nördlich des Dorfes als Aufschliessungsstrasse. Da die Murgenthalstrasse bereits vorhanden ist, steht ihr Ausbau im Vordergrund.

Neben diesen beiden besprochenen Verbindungen, wovon eine jede mehr als Sammellinie in Betracht kommt, sind Umgehungslinien wünschenswert und möglich, vor allen von Gutenberg östlich Lotzwil vorbei nach der Melchnaustasse und von da östlich des Friedhofes nach dem Badgut und weiter in die Sammelstrasse Richtung Kaltenherberge, während die bereits bestehende Ringstrasse vom Industrieplatz bis zur Linde an der Murgenthalstrasse weniger in Betracht fällt, im Hinblick auf die vielen Strassenkreuzungen und Richtungsänderungen. Da nicht vor auszusehen ist,

wie bald sich die erwähnte Weiterführung der Mittelstrasse nach der Post verwirklichen lässt, erscheint es geboten, die fehlende Verbindung zwischen der Ringstrasse und der Murgenthalstrasse durch Baulinien zu sichern.

Gegeben ist ferner eine Verbindung vom Waldhof am Spital vorbei durch die Matten als Anschluss an den Bahnhof und an die Aarwangen- und Bützbergstrasse. Als Querverbindung nach Aarwangen dient die bereits bestehende Aarwangenstrasse.

Im Gebiet südlich der Ortschaft kommt eine Querstrasse vom Strassenknie der Melchnaustasse nach dem Abzweigungspunkt der Mittelstrasse von der Lotzwilstrasse in Betracht. Ferner ist zu wünschen, diesen Abzweigungspunkt mit dem Niveauübergang der Bleienbachstrasse über die L.H.B. zu verbinden.

Schoren ist durch die bestehende Schorenstrasse genügend an den Ortskern angeschlossen. Die Verbindung mit der Durchgangstrasse Bern-Zürich lässt sich am zweckmässigsten herstellen durch eine Ueberführung der Bahn annähernd auf Geländehöhe vom Knie der Dorfstrasse nach der Bützbergstrasse. Zur Vermeidung einer Kreuzung der Dorfstrasse auf Schienenhöhe mit der L.H.B. ist es notwendig, den Anschluss von Schoren zum Bahnhof durch die soeben erwähnte Ueberführung nach der Bützbergstrasse zu suchen.

Da sich die bestehende Bützbergstrasse und die Aarwangenstrasse gut in das Gesamtstrassennetz einpassen, ist ihre Unterführung im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung in Aussicht zu nehmen. Dabei ist eine Verlegung der Einmündung der L.H.B. selbstverständlich. Die Unterführungen dieser beiden Strassen sind

einer zentral angelegten Unterführung vorzuziehen, da diese letzte, ohne bessere Verbindungen mit dem Ortskern zu schaffen, starke Eingriffe in die vorhandenen Verhältnisse bedingt, die grosse Zahl der Strassen nach dem Bahnhof noch vermehrt, das Hopferfeld zerschneidet und deshalb die Bebauung beeinträchtigt und schliesslich eine Entwicklung des Bahnhofplatzes nach Südwesten hindert.

Um den Bahnhofplatz gut an die Unterführung anschliessen zu können, wäre eine Verschiebung des Bahnhofes nach Nordwesten erwünscht. Diese Verschiebung hätte den weitem Vorteil, den Bahnhofplatz baulich und verkehrstechnisch besser gestalten zu können.

Es ist dringend notwendig, dass für das gesamte Gemeindegebiet tunlichst bald Baulinien festgesetzt und die bestehenden überprüft werden. Im Dorfkern ist besonders auf eine gute Ausbildung der Kreuzungspunkte Bedacht zu nehmen, ferner sind einzelne unbedeutende Nebenstrassen zur Vereinfachung des Verkehrsnetzes aufzuheben.

B. Bauzonen. Entsprechend den herrschenden Windrichtungen und der Möglichkeit von Geleiseanschluss ist als zukünftiges Industriegebiet das Gurtenenfeld in Aussicht zu nehmen. Inbezug auf die Abstände zwischen den einzelnen Gebäuden und die Bauhöhen ist weitgehende Freiheit zu lassen.

Bei der Festlegung der Bauzonen ist davon auszugehen, dass im Innern der Ortschaft die geschlossene Bauweise nicht nur beibehalten, sondern noch erweitert wird, damit dergestalt die Ortschaft einen bestimmten Charakter erhält. In Betracht kommt für diese Bauweise das Gebiet innerhalb der Talstrasse, einer Linie: Talhof, südlich des Löwen, nach der Farb, altes Schulhaus, Gabelung St. Urban-Steckholzstrasse, Gemüsemarkt, Theaterstrasse, Gabelung Bahnhofstrasse-Bützbergstrasse.

Damit der Ortskern mit dem Bahnhofplatz in baulicher Beziehung enger verbunden und ihm Halt und Charakter verliehen wird, ist die geschlossene Bauweise auf die Bahnhofstrasse und den Bahnhofplatz auszudehnen. Wenn auch in diesem Gebiete heute die offene Bauweise vorherrscht, ist doch in absehbarer Zeit eine Erneuerung und Umwandlung nicht ausgeschlossen. In Anpassung an die heutigen Verhältnisse sind für die geschlossene Bebauung drei Vollgeschosse vorzuschreiben.

Für das übrige Gebiet kommt die offene Bauweise in Frage. Dabei eignet sich das Gelände zwischen Bahnhof und der Bern-Zürichstrasse und zwischen Bahnlinie und Langeten für den Reihenhausbau. Für die offene Bauweise sind zwei Vollgeschosse zuzulassen. Die Bauabstände sollen in der Ebene im Minimum 10 m betragen und sich gegen die Hänge auf 12 bis 14 m erweitern.

C. Grün- und Freiflächen. Das Gelände beidseitig der Langeten ober- und unterhalb des Dorfes ist in angemessener Breite als Grün- und Freifläche vorzusehen. Diese soll, wenn auch nur schmal auslaufend, möglichst nahe an den Dorfkern herangeführt werden. Der Abhang des Schorenhügels ist soweit noch möglich von einer Ueberbauung frei zu halten. Es wäre wünschenswert, längs der S.B.B. zusammenhängende Grünstreifen auszuscheiden. Ferner soll ein Grünstreifen beidseitig der Strasse Bern-Zürich in einer Breite von mindestens je 30 m ausgespart werden. Es ist auch erwünscht, das Industriegebiet durch einen Grünstreifen vom Wohngebiet abzutrennen. Der Musterplatz soll als Festplatz erhalten bleiben. Das ganze Gebiet zwischen Musterplatz und Hirschpark einerseits und dem Wald östlich davon andererseits ist der Bebauung zu entziehen. Bei der Erschliessung des Hopferfeldes ist in angemessenem Umfang die Anlage von Spielplätzen vorzusehen. Oeffentliche Spielplätze sind ferner in Aussicht zu nehmen in der Nähe der Schulhäuser und unterhalb des Wuhrs.

Das Licht-, Luft- und Sonnenbad ist mit den Grünflächen zu verbinden. Für eine gute Plazierung eignen sich die Hofmatten, wie auch die Bleichematten; näher zu prüfen ist, welcher Anlage in bautechnischer und wirtschaftlicher Beziehung der Vorzug zu geben ist. Für die Erstellung eines Hallenschwimmbades ist ein Platz im Ortskern oder in dessen unmittelbarer Nähe in Aussicht zu nehmen.

*

PRAEMIIRUNG. Das Preisgericht kommt einstimmig zu folgendem Resultat. Es beschliesst, von den in die engere Wahl gezogenen Entwürfen fünf durch Preise auszuzeichnen. Dabei stellt es fest, dass keines der Projekte in jeder Hinsicht eine einwandfreie Lösung darstellt und ohne weiteres in allen Teilen als Grund-

lage für die spätere Bearbeitung des Bebauungsplanes verwendet werden könnte. Es stellt im fernern fest, dass die drei besten Arbeiten beim Abwägen der Vor- und Nachteile so gleichwertig sind, dass es sich nicht rechtfertigen liesse, in der Prämiiierung einen Unterschied zu machen. Dies ist von um so geringerer Bedeutung, als kein Bauauftrag damit verbunden ist.

Es ergibt sich folgende Rangordnung mit folgenden Preisen:

I. Rang ex æquo, Projekt Nr. 2 (3200 Fr.): Zwischen Dorf und Stadt.
Projekt Nr. 19 (3200 Fr.): Und trotzdem vorwärts.
Projekt Nr. 30 (3200 Fr.): Von kommenden Dingen.

II. Rang, Projekt Nr. 25 (2800 Fr.): Ringstrasse, II.

III. Rang, Projekt Nr. 23 (2600 Fr.): Porzellan, I.

Die Oeffnung der Umschläge der prämierten Entwürfe ergibt folgende Verfasser:

I. Rang, Entwurf Nr. 2, Albert Schneider, Architekt, Winterthur.
Entwurf Nr. 19, Arthur Bräm, Gemeindeing., Kilchberg-Zürich; Laubi und Bosshard, Arch., Zürich 2.
Entwurf Nr. 30, J. Kräher, Arch., Zürich, und J. Wichser, Architekt, Zürich.

II. Rang, Entwurf Nr. 25, W. Schwegler & G. Bachmann, Architekten, Zürich.

III. Rang, Entwurf Nr. 23, Karl Knell, Architekt, Zürich-Küsnacht; Otto Dürr, Architekt, Zürich; Theod. Baumgartner, Gemeindeing., Küsnacht-Zürich; Hektor Egger, Architekt, Langenthal.

Langenthal, den 8. Februar 1931.

Das Preisgericht:

A. Gäumann, K. Hippenmeier, F. Hiller, F. Villars, E. Ramser.

Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau. 2. Sitzung des Ständigen Ausschusses in Zürich.

(Schluss von Seite 308.)

KONGRESS 1932 IN PARIS.

Gemäss den Beschlüssen der ersten Sitzung des Ständigen Ausschusses vom April 1930 in Lugano und auf Grund der durch den Vize-Präsidenten Prof. Pigeaud seinerzeit überbrachten Einladung Frankreichs findet der erste durch die Internationale Vereinigung zu veranstaltende Kongress im Monat Mai des Jahres 1932 in Paris statt. Bekanntlich war die erste Tagung in Zürich 1926, auf Initiative von Prof. Dr. M. Roš, wie die zweite in Wien 1928 von den betreffenden Ländern selbständig organisiert worden, während entsprechend den nunmehr erweiterten Zielen der Internationalen Vereinigung die künftigen Kongresse einen Teil der kontinuierlichen internationalen Zusammenarbeit bilden werden. Der Pariser Kongress wird somit als erster Kongress, der von der Vereinigung selbst veranstaltet wird, als Auftakt dieser Form der Zusammenarbeit von besonderer Bedeutung und Wichtigkeit sein.

Es würde zu weit führen, bereits hier auf die in Paris geplante bzw. sich in Entwicklung befindende Organisation zur Durchführung des Kongresses einzugehen. Die im Verlauf dieses Sommers noch auszugehenden Einladungen werden die entsprechenden Mitteilungen ausführlich enthalten.

Es ist beabsichtigt, anstelle freier Vorträge die Mitteilungen über interessante Fragen in Form von Aufsätzen zu bieten, die in einem besonderen Kongressbuch zusammengefasst werden. Dieses Kongressbuch wird dann in seiner Gesamtheit ein äusserst wertvolles Dokument internationaler Arbeit darstellen. Das Kongressbuch soll ebenfalls durch das Generalsekretariat in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Vorstandes bearbeitet werden und für eine geeignete Auswahl der Aufsätze Sorge tragen. Grundsätzlich sollen die im Kongressbuch zu behandelnden Themata auf die Fragen Bezug nehmen, die von der Internationalen Vereinigung auf Grund der Beschlüsse von Lugano¹⁾ (siehe erste Mitteilung) als wichtig bezeichnet wurden, und die am Kongresse selbst nicht eingehend behandelt werden können. Der Kongress wird vom 19. bis zum 24. Mai 1932 stattfinden.

Auf die Themata und die Fragen, die für diesen Pariser Kongress im Sinne der vorhergehenden Ausführungen festgelegt worden sind, kann im Nachfolgenden selbstverständlich nur in Kürze eingegangen werden, obwohl auf der Tagung die einzelnen Fragen sehr ausführlich behandelt und besprochen worden sind.

¹⁾ Vergl. Band 95, Seite 281 (24. Mai 1930). Red.