

# Aus dem Geschäftsbericht für 1943 des Eidg. Post- und Eisenbahn-Departements, Amt für Verkehr

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-54008>

## **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.

treten sind. Die bis 26 m gespannten Fahrbahnträger sind als Plattenbalken ausgebildet, in den Scheiteln der grossen Gewölbe fest verankert und liegen bei den Pfeilern frei auf (Abb. 2). Sie sind ziemlich schwer gebaut und geben dadurch der Gesamtkonstruktion die erwünschte Steifigkeit. Viel leichter sind im Gegensatz dazu die mit Kastenquerschnitt ausgeführten Gewölbe und Pfeiler gehalten, was in der geringen Wandstärke von nur 15 bis 20 cm und in der sparsamen Anordnung von aussteifenden Querwänden zum Ausdruck kommt. Die statische Berechnung der Gewölbe fusst auf der Annahme der Einspannung in den Kämpfern. Dem Beton wird eine grösste Druckbeanspruchung von  $80 \text{ kg/cm}^2$  zugemutet, während die Eiseneinlagen mit maximal  $1300 \text{ kg/cm}^2$  auf Zug und mit  $1040 \text{ kg/cm}^2$  auf Abscheren berechnet sind. Die Pfeiler haben den geringen Zugbeanspruchungen entsprechend mit  $25 \text{ kg/m}^3$  Beton nur eine schwache Armierung. In den Gewölben beträgt der Bewehrungsanteil 80, in den Fahrbahnträgern aber rund  $200 \text{ kg/m}^3$  Beton. Der grösste Rundeisendurchmesser blieb auf 25 mm beschränkt.

Ausser den zeitbedingten Schwierigkeiten, die sich hauptsächlich in einschneidendem Mangel an gewissen Baumaterialien und an gelernten Arbeitskräften auswirkten, waren bei der Bauausführung auch einige durch die örtlichen Verhältnisse gegebene Erschwernisse zu überwinden. Dazu gehörte die Lösung des Transportproblems. Für die Herstellung der erforderlichen Beton- und Eisenbetonmenge von rd.  $10200 \text{ m}^3$  waren 3000 t Zement, 550 t Rundeisen und gegen  $1800 \text{ m}^3$  Bauholz beizuschaffen. Als einzige Zufahrt zur Baustelle diente das Gleis der Linie Bellegarde—Annemasse. Die Zufuhr der Baustoffe zu den einzelnen Arbeitsplätzen besorgten zwei auf den stehen gebliebenen Teilen der alten Brücke montierte Kabelkrane mit 265 und 315 m Spannweite und 3 t Tragkraft.

Sehr bemerkenswert ist die Konstruktion des Lehrgerüsts für den Bau des mittleren Hauptgewölbes. Während für die beiden seitlichen Hauptöffnungen Lehrgerüste in normaler Bauart errichtet werden konnten, musste hier wegen der Unmöglichkeit, in dem reissenden Fluss feste Abstützungen auszuführen, zu besonderen Mitteln gegriffen werden. Man entschloss sich zum Bau eines freitragenden Zweigelenkfachwerks aus Holz (Abb. 3 u. 4). Dieses setzte sich zusammen aus zwei 50 m hohen Halbbogen, die im Schutze der Zwischenpfeiler aufgebaut und dann gegeneinander geschwenkt und im Scheitel zusammengefügt wurden<sup>1)</sup>. Die Drehbewegung um das Fussgelenk konnte ohne grossen Kräfteaufwand mit Hilfe von Winden eingeleitet werden, da das Gerüst so gelagert war, dass sein Schwerpunkt vorerst nur wenig pfeilerseits ausserhalb der Stützpunktvertikalen lag. Hatte sich einmal der Schwerpunkt auf die gegenüberliegende Seite der Drehlager verschoben, so vollzog sich die weitere Bewegung unter dem Einfluss der Schwerkraft. Die Gerüsthaltbogen mussten dann nur mit Kabeln zurückgehalten werden, mit denen übrigens auch die genaue Regulierung der Bewegung ermöglicht wurde. Das ganze Bewegungsmanöver beanspruchte bei dieser Brücke fünf Stunden. In konstruktiver Hinsicht bestand der Gerüstbogen aus sechs doppelgurtigen, genagelten Bindern, die unter Verwendung von nur handelsüblichen Bohlen mit  $8/23 \text{ cm}$  grösstem Querschnitt hergestellt waren. Er wog total 240 t. Mit Rücksicht auf die heftigen Windstösse, die in der Talschlucht auftreten können, hat man zur Erlangung der ausreichenden Quersteifigkeit durchgehende Verbände im Holzwerk eingezogen und die Bogenverschalung als Doppel-Diagonalbelag hergestellt. Zudem ist das ganze Gerüst durch starke Kabel seitlich verankert worden. Als Drehgelenke kamen auf Blechstützen gelagerte Stahlwalzen von 15 cm Durchmesser zur Verwendung. Zum Betoniervorgang der Gewölbe sei bemerkt, dass zuerst das unterste Drittel der Höhe, dann das Scheitelstück und zuletzt die dazwischen liegenden Teile erstellt wurden.

Weitere Einzelheiten über dieses bautechnisch sehr interessante, in erster Kriegszeit 1941 bis 1943 entstandene Bauwerk können den reich illustrierten Aufsätzen in der «Bautechnik» vom 20. Aug. 1943 und in «Travaux» vom Febr. 1944 entnommen werden, denen unsere Abbildungen entstammen. E. St.

<sup>1)</sup> In gleicher Weise hat Obering. H. Nater schon vor dem Krieg unter schwierigsten Verhältnissen Brückengerüste in den wilden Schluchten Persiens ausgeführt.

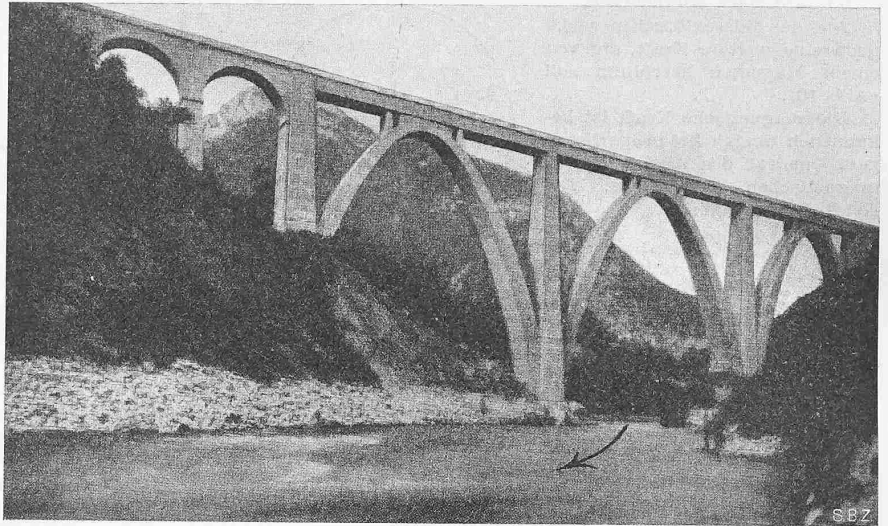


Abb. 1. Der 1941/43 durch die Entreprise Limousin neu erbaute Viadukt von Longeray über die Rhone

## Aus dem Geschäftsbericht für 1943 des Eidg. Post- und Eisenbahn-Departements

### Wasserkraftnutzung

(Schluss von S. 113)

I. *Verfügbare Wasserkräfte.* Die generellen Untersuchungen über Wasserkraftanlagen mit Speicherungsmöglichkeiten zur Erzeugung von Winterenergie sind im wesentlichen Ende 1941 abgeschlossen worden. Unter Beiziehung privater Ingenieurbüros werden die günstigsten Ausbaumöglichkeiten eingehender untersucht. Die weiteren Vorarbeiten und die technisch-wirtschaftliche Abklärung machen es notwendig, nun Sondierungen durchzuführen. Ueber die generellen Untersuchungen ist der vierte Band anfangs 1943 erschienen; der fünfte kann anfangs 1944 erscheinen; für den sechsten und letzten Band wird die Drucklegung vorbereitet. Ueber die Wasserkraftnutzung auf der Strecke Basel-Bodensee sei auf den Abschnitt Schifffahrt verwiesen.

II. Durch den *Ausbau bestehender Anlagen*, wie Gefälle-Vermehrung, vermehrte Zuleitung von Wassermengen, Modernisierung der Anlagen, Vergrösserung des Ausbaues (bei Speicherwerken in erster Linie Vergrösserung des Beckeninhalts) und den Bau kleiner Werke können unter günstigen Voraussetzungen in verhältnismässig kurzer Zeit recht bedeutende Mengen an Energie gewonnen werden. Das Post- und Eisenbahndepartement hat am 18. August 1943 ein Kreisschreiben an die Kantonsregierungen gerichtet und diese ersucht, die auf diesem Gebiet sofort ausführbaren Massnahmen in einem Bericht nennen zu wollen. Die Antworten sind bis auf einige Ausnahmen eingetroffen und erlauben, im Einvernehmen mit den kantonalen Baudirektionen den Ausbau der günstigsten Möglichkeiten zu fördern.

III. Im Jahre 1943 kamen folgende *Kraftwerke in Betrieb*:

1. Speicherwerke: Im Kraftwerk Innertkirchen, das schon Ende Dezember 1942 probeweise in Betrieb gesetzt worden war, wurden zwei weitere Maschineneinheiten fertig installiert.
2. Hochdrucklaufwerk: Kraftwerk Fiesch-Mörel an der Rhone.
3. Niederdruckwerke: Im Werk Verbois der Services industriels de Genève waren Ende des Jahres zwei Maschinengruppen im Betrieb. Eine dritte Gruppe war in Aufstellung begriffen.
4. Mehrere Werke sind zwecks Vermehrung der Energieerzeugung umgebaut worden.

IV. Im Jahre 1943 befanden sich folgende Werke im Bau:

1. Speicherwerk: das Kraftwerk Lucendro- und Sellasee-Airolo der Aare-Tessin AG.
2. Hochdrucklaufwerk: Kraftwerk Pintrun am Flembach bei Trins. Konzessionärin: AG. für Biochemie in Zürich [Holzverzuckerung Ems. Red.]
3. Niederdruckwerke: Kraftwerke Rapperswil an der Aare (Kraftwerk Rapperswil AG, gegründet durch die SBB und die N.O.K.). Ferner sind mehrere Werke im Umbau oder in Erweiterung begriffen.

Der Kanton Fryburg hat zu Ende des Berichtsjahres den Bau des Kraftwerkes Rossens beschlossen.

V. Im Jahre 1943 wurde, gestützt auf das Wasserrechtsgesetz (Art. 5, Abs. 3) und das Kreisschreiben des Bundesrates vom 28. März 1918 folgendes Projekt von Bedeutung genehmigt:

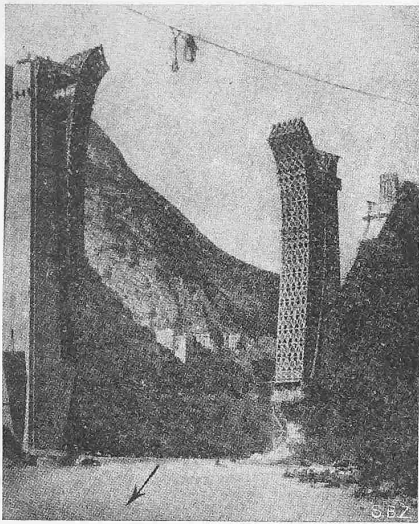


Abb. 3. Aufbau und (rechts)

Im Hintergrund das jetzt vielgenannte «Fort de l'Ecluse» (altes Strassen-Sperrfort)

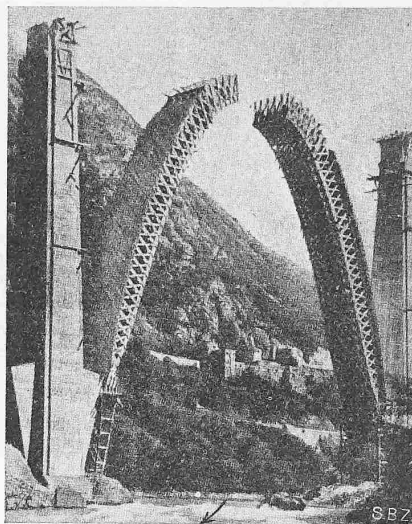


Abb. 4. Schliessen des Lehrgerüsts

konnten und seit vier Jahren beinahe jeder Unterhalt gefehlt hat. Die angestrebte Fahrwassertiefe von 2 m unter dem Niederwasserspiegel vom Jahre 1932 ist überall fast vollständig erreicht, in der Erosionsstrecke etwas besser als in der Auflandungsstrecke<sup>1)</sup>. Es gilt nun noch, in der Erosionsstrecke die weitere Vertiefung der Rheinsohle hintanzuhalten. Zu diesem Zweck hat die Bauleitung bereits vor mehreren Jahren eingehende rechnerische Untersuchungen sowie Modellversuche in die Wege geleitet. Das Ergebnis ist in einer Denkschrift zusammengefasst, die einen generellen Vorschlag für die Anordnung der Grundschwellen enthält. Der Ausführungsentwurf konnte von der Bauleitung wegen Personalmangel immer noch nicht ausgearbeitet werden. Die schweizerische Delegation hat sich intern mit dem Problem eingehend befasst, damit, sobald die Verhältnisse eine Wiederaufnahme der Arbeiten gestatten, die zweckmässigste Lösung sofort zur Ausführung gelangen kann.

Kraftwerk Albigna und Maira im Bergell (Kraftwerk Albigna AG.): Leistung 106 000 kW; Arbeit 289 Mio kWh.

Daneben sind die Pläne für kleinere Werke und für zum Teil bedeutende Erweiterungen genehmigt worden. Es sind zu nennen die Kraftwerke Aarau-Rüchlig der Jura-Zement-Fabriken, Aarau; Wildeggen-Brugg (Aarewerke AG., Brugg); Letten an der Limmat, Umbau (Stadt Zürich).

Folgende bedeutendere Wasserkraftprojekte befanden sich auf Ende des Berichtsjahres in Überprüfung:

Kraftwerk Dixence, Erweiterung durch Zuleitung von Bächen in das Staubecken (La Dixence S.A.);

Kraftwerk Bois Noir an der Rhone, Neubau (Stadt Lausanne);

Kraftwerk St. Triphon an der Rhone (Cie. vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe, Lausanne);

Kraftwerk Ernen an der Rhone (A. I. A.-G., Chippis);

Kraftwerk Lienne III (P. Corboz, ingénieur);

Kraftwerk Wolfenschissen (Kanton Nidwalden).

Zusammenfassung III bis V:	Leistung in PS	Arbeit in Mia kWh
In Betrieb gesetzt . . . . .	250 000	0,6
Im Bau . . . . .	150 000	0,4
Bau beschlossen (Rossens) . . . . .	70 000	0,2
Genehmigt . . . . .	220 000	0,6
In Prüfung begriffen . . . . .	170 000	0,6

Schifffahrt

Rheinschifffahrt unterhalb Basel (konventioneller Rhein)

Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein. Die Sohlenaufnahmen und die laufende Ueberwachung haben gezeigt, dass das Fahrwasser und die Bauwerke sich gut erhalten haben, obwohl eigentliche Bauarbeiten nun seit Jahren nicht durchgeführt werden

Schiffbarmachung der Rhone

1. Die Aufstellung allgemeiner Bauprojekte mit Kostenvoranschlägen für den Ausbau der schweizerischen Rhonestrecke zwischen dem obern Teile der Stauhaltung Génissiat und dem künftigen Genfer Hafen ist im Gange; sie erstreckt sich auf folgende Objekte: Ausbau der Wasserkräfte und der Schifffahrtsanlagen der Stufe Les Etournelles: Schifffahrtsanlagen der bereits bestehenden Staustufe Chancy-Pougny und der Staustufe Le Verbois, dessen Kraftwerk während des Berichtsjahres in Betrieb gesetzt wurde; Ausbau des Genfer Flusshafens am linken Ufer der Arve, oberhalb ihrer Einmündung in die Rhone. Alle diese Projektierungsarbeiten sind an private Genfer Ingenieurbüros vergeben worden. Das Amt leitet die Bearbeitung der Projekte unter Mitwirkung des Baudepartements von Genf. Die Studien sind zum Teil schon recht weit fortgeschritten.

2. Der Schweiz. Verband für die Rhone-Rhein-Schifffahrt veranstaltete im Einvernehmen mit dem Bund, dem Kanton und der Stadt Genf einen Ideen-Wettbewerb, um bessere Lösungen für die Verbindung des obern Endes der Stauhaltung Verbois mit dem Genfersee zu erhalten, als sie bisher vorgeschlagen wurden. Das Amt hat dem Wunsch, es möchte den Vorsitz des Preisgerichtes übernehmen, entsprochen. Der Wettbewerb hatte einen vollen Erfolg zu verzeichnen. Etwa fünfunddreissig, zum Teil recht interessante Projekte, sind von den Bewerbern eingereicht worden. Der erste Preis ist einem Teilnehmer zugesprochen worden, der die Verbindung mittels eines offenen, einschleusigen Kanals vorsieht, dessen Tracé durch die rechtsufrigen Genfer Stadtquartiere und etwa längs der Höhenkurve 380 m über Meer verläuft. Da die natürlichen Verhältnisse an der Rhone

<sup>1)</sup> Vgl. unseren letzten illustr. Bericht in Bd. 109 S. 1\* (1937) Red.

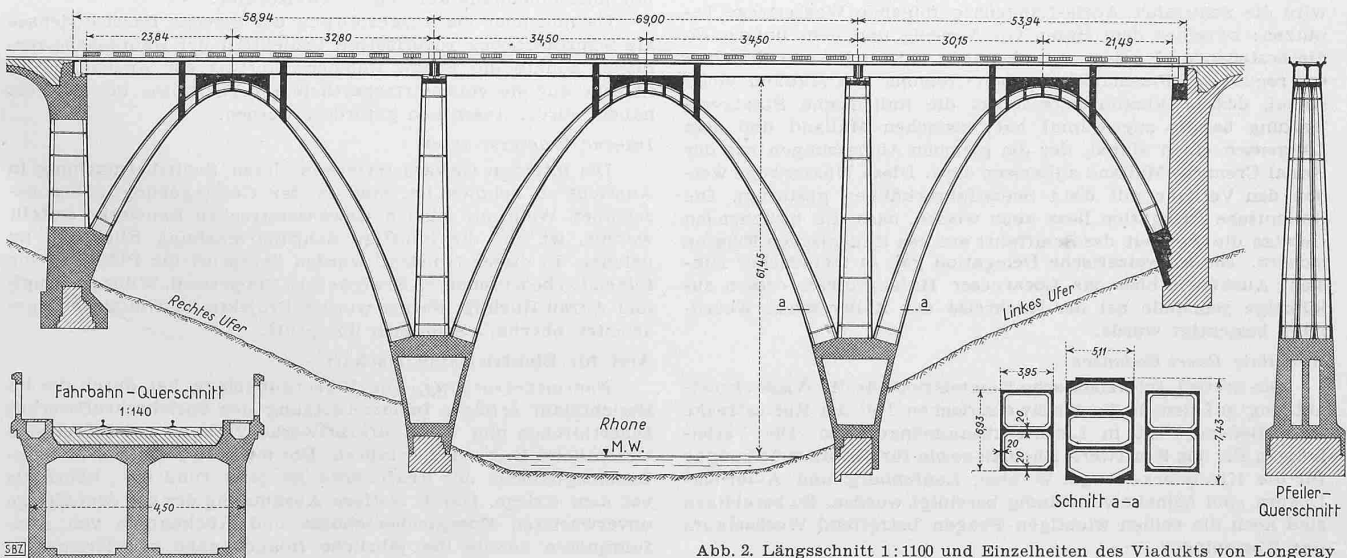


Abb. 2. Längsschnitt 1:1100 und Einzelheiten des Viadukts von Longera y

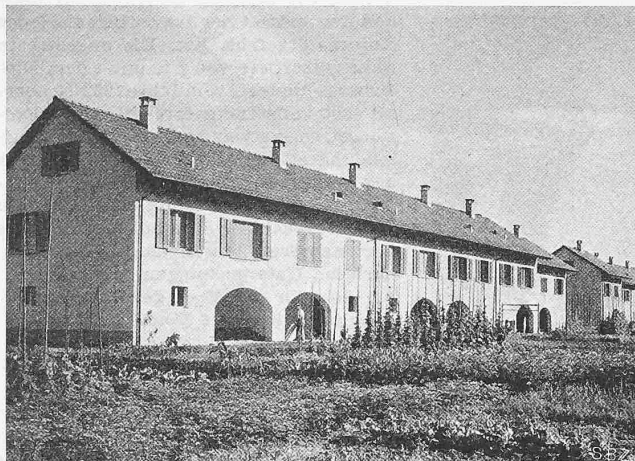


Abb. 5. Gartenseite, aus Westen

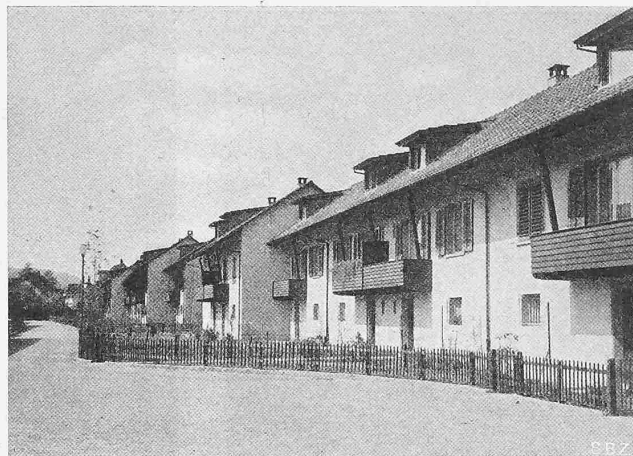


Abb. 6. Strassenseite, aus NO

Siedlung Scheibenschachen, Typ A

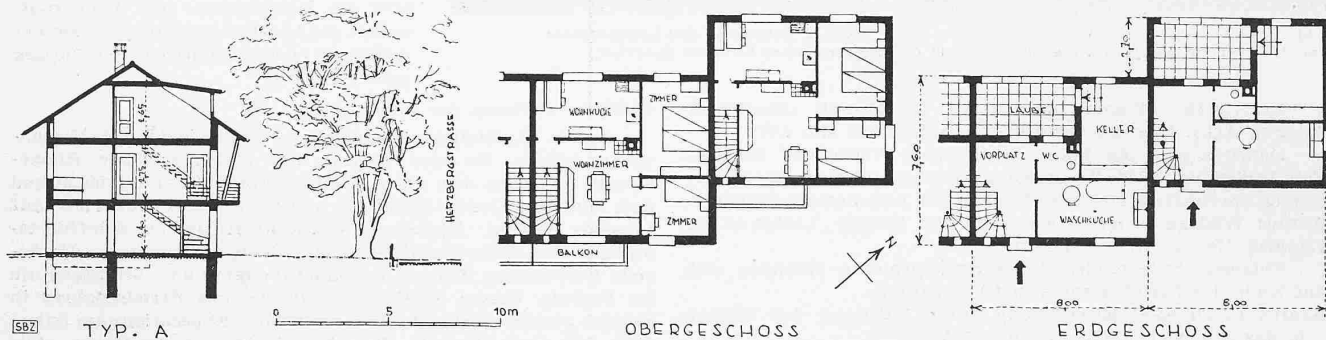


Abb. 2 bis 4. Schnitt und Grundrisse 1:300 vom Typ A der Siedlung Scheibenschachen, Aarau

Arch. K. SCHNEIDER, Aarau

ohnehin nicht so günstig sind wie am Rhein, muss alles getan werden, um den Betrieb sicher, einfach und wirtschaftlich zu gestalten. Die erwähnte Lösung bietet die grössten Vorteile für den Betrieb der Schifffahrtsstrasse und erlaubt auch hinsichtlich Stadtbau eine erfreuliche Gestaltung. Um Vorschläge zu erhalten, die erlauben, den Schifffahrtsweg und seine Umgebung sowie das ganze Quartier, das zu einem grossen Teil sehr unbefriedigende Verhältnisse aufweist, stadtbaulich möglichst schön auszugestalten, dürfte es sich empfehlen, einen architektonischen Wettbewerb zu veranstalten. Das Amt wird im Einvernehmen mit Kanton und Stadt Genf die Projektierungsarbeiten weiter verfolgen.

*Schifffahrtsweg Adria-Langensee*

Am 17. April 1943 sind die schweizerische und die italienische Delegation in Basel zusammengetreten, wobei die italienische Abordnung Auskünfte über die in Ausführung begriffenen Arbeiten und über die Projekte betreffend den Ausbau des Schifffahrtsweges Adria-Langensee gab. Nach dem offiziellen Programm wird die Schifffahrt Adria-Langensee folgende Wasserwege benutzen: zwischen dem Hafen von Venedig und dem untern Po die bestehenden Kanäle; zwischen dem untern Po und Cremona den regulierten Flusslauf; zwischen Cremona und Mailand einen Kanal, dessen Ausführungsprojekt die italienische Staatsverwaltung bereits zugestimmt hat; zwischen Mailand und dem Langensee einen Kanal, der die gleichen Abmessungen wie der Kanal Cremona-Mailand aufweisen wird. Diese Wasserwege werden den Verkehr mit 600 t Selbstfahrrähnen gestatten. Die italienische Delegation liess auch wissen, dass die bestehenden Gesetze die Freiheit der Schifffahrt auf den italienischen Flüssen sichern. Die schweizerische Delegation gab in technischer Hinsicht Auskünfte über das Locarneser Hafenprojekt, dessen zukünftige Baustelle bei der Rückreise der italienischen Abordnung besichtigt wurde.

*Randlinie Basel-Bodensee*

Die deutsch-schweizerische Kommission für die Wasserkraftnutzung auf dem badisch-schweizerischen Teil der Rheinstrecke Basel-Bodensee ist in Luzern zusammengetreten. Die Verleihungen für das Kraftwerk Rheinau sowie für Zusatzverleihungen für die Kraftwerke Augst-Wyhlen, Laufenburg und Albruck-Dogern sind beinahe vollständig bereinigt worden. Zu bereinigen sind noch die beiden wichtigen Fragen betreffend Wechselkurs und Kostenindex.

**Kraftwerk Birsfelden:** Das von den baslerischen Behörden eingereichte Projekt für ein Kraftwerk Birsfelden gab von Seiten des Heimatschutzes zu Einwendungen Anlass, die gegenwärtig geprüft werden. Ueber die Frage, wie vermieden werden könne, die bestehende Grossschiffahrt während des Baues des Kraftwerks Birsfelden wesentlich zu beeinträchtigen, sind weitere Untersuchungen angestellt worden, deren Abschluss bevorsteht.

**Kraftwerk Rheinfelden:** Die umfangreichen Bodenuntersuchungen im Bereich von Rheinfelden gehen ihrem Abschluss entgegen. Die Unterlagen für die Projektierung sind damit in der Hauptsache beschafft. Die gewonnenen Ergebnisse lassen erwarten, dass es möglich sein wird, das neue Kraftwerk samt den Schifffahrtsanlagen auf sicherem Untergrund zu erstellen.

**Kraftwerk Koblenz-Kadelburg:** Von einem deutschen Konsortium sind neue Projekte für ein Kraftwerk Koblenz-Kadelburg eingereicht worden. Die Pläne bedürfen indessen noch der Ergänzung. Im Vordergrund steht immer noch das von den beiden Behörden für die Ausführung in Aussicht genommene Projekt mit Maschinenhaus auf dem Schweizerufer.

Da nun über die Ausgestaltung der Strecke Basel-Bodensee als Schifffahrtsweg zuverlässige Projekte in der Hauptsache vorliegen, konnte die Frage, welchen Einfluss ein Ausbau dieser Strecke auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse der Schweiz haben würde, wesentlich gefördert werden.

*Interne Wasserstrassen*

Die internen Gewässerstrecken, deren Schiffbarmachung in Aussicht zu nehmen ist, sind in der Gesetzgebung näher bezeichnet. Wenn an solchen Gewässerstrecken Bauwerke erstellt werden, ist auf die künftige Schiffbarmachung Rücksicht zu nehmen. In dieser Hinsicht wurden überprüft die Pläne für die folgenden bedeutenderen Kraftwerke: Rapperswil, Wildegg-Brugg und Aarau-Rüchlig. Ferner wurden Projekte für Ufersicherungsarbeiten oberhalb Solothurn überprüft.

**Amt für Elektrizitätswirtschaft**

**Energieversorgung.** Die Versorgungslage hat durch die im Berichtsjahr erfolgte Inbetriebsetzung des Speicherkraftwerkes Innertkirchen und der Laufkraftwerke Verbois und Mörel eine wesentliche Besserung erfahren. Die mittlere jährliche Produktionsmöglichkeit der Kraftwerke ist jetzt rund 14% höher als vor dem Kriege. Durch restlose Ausnutzung der vor dem Kriege unverwerteten Energieüberschüsse und Rücknahme von Ausfuhrquoten konnte die jährliche Inlandabgabe seit Kriegsaus-



Abb. 10. Gartenseite, aus NO

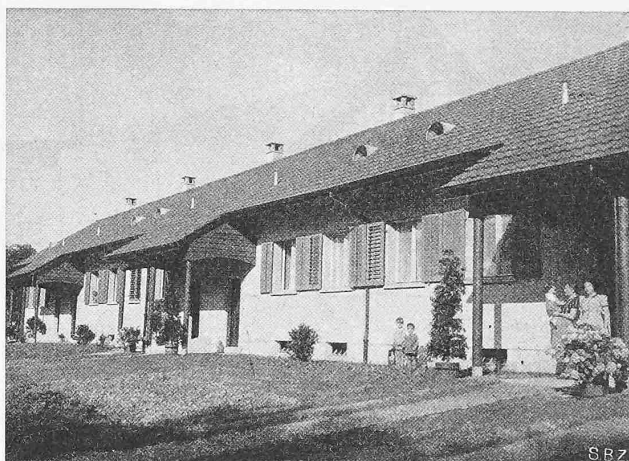
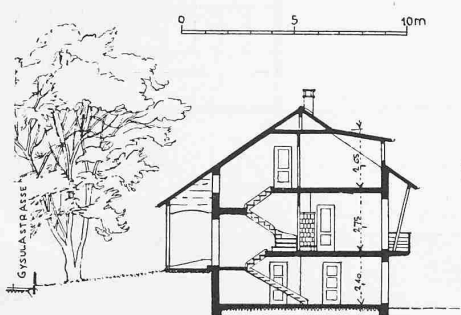
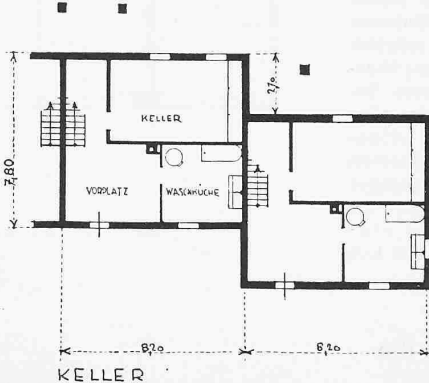


Abb. 11. Strassenseite, aus W

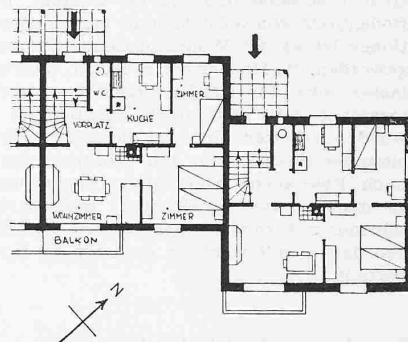
Siedlung Scheibenschachen, Typ «Kern»



TYP. KERN



KELLER



ERDGESCHOSS

Abb. 7 bis 9. Schnitt und Grundrisse 1:300 vom Haustyp «Kern»

Arch. K. SCHNEIDER, Aarau

bruch weit stärker, nämlich um rund 27% gesteigert werden. Das letzte Betriebsjahr (1. Oktober 1942 bis 30. September 1943) wies die bisher höchste Energieerzeugung auf.

Auch im Berichtsjahre musste das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt Einschränkungen im wiederum stark angestiegenen Verbrauch elektrischer Energie anordnen, die aber leichter und von kürzerer Dauer (1. bis 15. Januar und 29. November bis 31. Dezember) waren als im Vorjahr.

**Energieübertragung.** In Verbindung mit dem weiteren Ausbau der Wasserkräfte werden auch die Höchstspannungs-Ueber-

tragungsleitungen eine wesentliche Erweiterung erfahren. Im Berichtsjahr ist dem Amt durch die Genehmigungsinstanz unter anderem ein Projekt für eine Uebertragungsleitung grössten Ausmasses vom Tessin nach der Nordschweiz zur Prüfung in energiewirtschaftlicher Beziehung zugestellt worden.

**Massnahmen zur Erhöhung der Energieerzeugung in den bestehenden Wasserkraftwerken (BRB vom 16. Juni 1942).** Der Kommissar des Departements hat wiederum verschiedene provisorische Verfügungen betreffend Stauerhöhungen, Zuleitung von nichtkonzessioniertem Wasser, Abflussregulierung von natürlichen Seen u. a. m. erlassen.

**Energieausfuhr.** Die zur Ausfuhr bewilligte Leistung erfuhr im Berichtsjahr einen weiteren Rückgang. Die ausgeführte Energiemenge ist in der zweiten Hälfte ganz beträchtlich zurückgegangen. Die zurückgezogenen Ausfuhrquoten gestatteten, die Inlandabgabe trotz der ausserordentlichen Trockenheit verhältnismässig lange uneingeschränkt aufrechtzuerhalten.

### Die Siedlung im Scheibenschachen, Aarau

Architekt KARL SCHNEIDER, Aarau

Charakteristisch für die beiden Haustypen dieser Siedlung ist der Umstand, dass wegen des hohen Grundwasserstandes auf eigentliche Keller verzichtet werden musste. Schon in seinem Wettbewerbentwurf, der in Bd. 120, S. 186/187 ausführlich gezeigt worden ist, hat der Architekt als Verfasser der prämierten Arbeit durch geschickte Ausnützung kleiner, durch Erdbewegung gewonnener Höhenunterschiede zwischen Strassenseite und Gartenseite den Nachteil gemildert, dass Küche und Hauptwohnräume nicht zu ebener Erde liegen (vgl. die Abb. 7). Typ «Kern» ist aus dem Wettbewerbentwurf fast unverändert übernommen; er zeigt, wie auch Typ A, die von den Benützern allgemein bevorzugte Wohnküche, d. h. Küche mit Essplatz anstelle einer Minimalküche mit grösserem Wohnzimmer. Sehr ansprechend und als Vorteil gegenüber dem Wettbewerbentwurf zu werten ist auch die Gliederung, die die Hausreihen durch geringe Abkröpfungen im Grundriss erfahren haben (vgl. Abb. 1, 6 und 10). Typ B unterscheidet sich von A nur durch seine umgekehrte Orientierung, indem die B-Häuser den Eingang ebenfalls

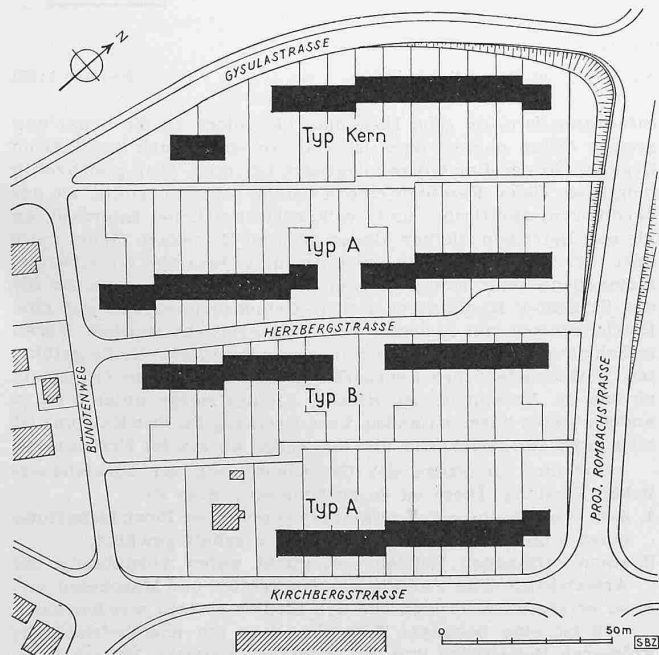


Abb. 1. Lageplan 1:2000 der Siedlung Scheibenschachen, Aarau