

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

Wettbewerbe

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: 08.07.2025

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 Benutzer (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 bernisches 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 bahnbetriebs-technischen 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 «Werkmittelungen» 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 über 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 $\approx 13 \text{ m}^3/\text{s}$ Wasserführung mit anschliessendem offenem Gerinne angelegt. Den Wasserdurchfluss in diesem Stollen, der normalerweise als Druckstollen funktioniert, regelt ein elektrisch angetriebener Einlaufschieber von $2,30 \times 2,30 \text{ m}$ 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 weitem 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.

Zusätzliche Entschädigungen erhielten: F. Altherr, Arch., Zurich (250 Fr.) und Hans Loepfe, Arch., Mitarbeiter Hänni, Baden (200 Fr.). Das Preisgericht empfiehlt den Behörden, den Verfasser des erstprämiierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu beauftragen. Die Entwürfe sind in der Turnhalle Sulz vom 6. bis 12. März 1946 ausgestellt, geöffnet von 13.00 bis 17.00 h.

NEKROLOGE

† **Arnold Meyer**, Architekt in Hallau, ist am 22. Februar einem Schlaganfall erlegen.

LITERATUR

Modern Locomotive Classes. Von Brian Reed. London 1945, Locomotive Publishing Co. Ltd. Preis geh. 6 s.

In dieser Schrift sind jeweils auf einer Seite eine kurze Beschreibung, enthaltend die Hauptdaten und die Entwicklungsgeschichte, ein Bild und eine Typenskizze vereinigt. Im ganzen werden 19 Lokomotiven der London-Midland and Scottish Railway, 18 Lokomotiven der London-Eastern Railway, 11 Maschinen der Great Western, 10 der Southern Railway und drei des War-Department in dieser Weise behandelt. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die LMS Dampfturbinenlokomotive, sowie die umgebauten Cock o' the North- und Wasserrohrkessel-lokomotiven der LNEAR, die von der Achsanordnung 1-D-1 auf die Achsanordnung 2-C-1 bzw. 2-C-2 abgeändert wurden. Von der Southern Railway sind es die neuen Merchant Navy- und Q1-Class, die mit ihren zweiseibigen, kastenförmigen gegossenen Radsternen auffallen. Bei der Merchant Navy Class sind zudem die neue Ventilsteuerung mit Kettenantrieb sowie das vollständig in Öl laufende innere Triebwerk bemerkenswert. Die sogenannten Austerlylokomotiven umfassen drei Ausführungen mit den Achsanordnungen 1D und 1E. Diese in England sehr seltene Achsgruppierung wurde bedingt durch die kleine zulässige Achsbelastung auf den Kriegsnotbrücken, die mit 13 t festgelegt wurde. Diese Lokomotiven sind heute in Nordfrankreich häufig zu sehen, wo sie bei den zahlreichen Notbrücken gute Dienste leisten. Die Zusammenstellung wird jedem Freunde englischer Lokomotiven Freude bereiten.

R. Liechty

British Standards for Building Materials and Components. BS. Handbook Nr. 3. London 1945, edited by British Standards Institution. Price 12 s, 6 d.

Die vorliegende, 320 Seiten starke Sammlung britischer Bau-normen ist ein Mittelding zwischen einem blossen Normblatt-verzeichnis und der vollständigen Normblattsammlung. Sie enthält nur den wesentlichsten Inhalt der Normen ohne zugehörige Untersuchungsmethoden bzw. Prüfungsvorschriften und ohne vollständige Masszeichnungen. Für wichtigere Lieferungsverträge müssen daher die vollständigen Normblätter beigezogen werden. Eine Anzahl der Normen ist auch in Revision, zahlreiche neue angekündigt. Die vorliegende Zusammenstellung umfasst nur die bis 30. November 1944 erschienenen Normen; spätere werden in einem Nachtrag folgen, und binnen etwa Jahresfrist soll eine Neuauflage des Handbuchs vorliegen. Die 154 beschriebenen Normen beziehen sich auf die wichtigsten Baustoffe und Bauteile des Hochbaues vom Fundament bis zum Anstrich. Bauunternehmer, Architekten und andere, die mit Baumaterialien zu tun haben und im englischen Einflussgebiet oder mit englischem Material arbeiten wollen, werden diese orientierende Sammlung normalisierter Baustoffe und Bauteile gerne zu Rate ziehen.

A. Eigenmann

Hydrographisches Jahrbuch der Schweiz 1944. Herausgegeben vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft. 147 S. Preis 27 Fr., kart.

Das Jahrbuch 1944 ist in drei Hauptabschnitte unterteilt: Der erste Teil gibt eine Uebersicht über alle Messtationen, die im Jahre 1944 dem schweizerischen Pegelnetz angeschlossen waren und beschreibt den hydrographischen Charakter des Berichtsjahres, der ungefähr dem langjährigen Mittel seit der Durchführung systematischer Beobachtungen entspricht. Im zweiten Teil sind die Wasserstände von 121 Stationen an Flussläufen und kleinen Seen, sowie von 14 grösseren Seen angegeben und der tiefste Stand, die Monatsmittel, das Jahresmittel und die Hochstände (Spitze) aufgezeichnet. Zum Vergleich werden die tiefsten Stände, die langjährigen Mittel und der höchste Stand früherer Jahre angeführt. Von 43 Messtationen sind die Pegelstände graphisch aufgezeichnet. Im letzten und umfangreichsten Teil des Jahrbuches sind die Abflussmengen von 103 Wasser-messtationen behandelt. Graphisch aufgetragen sind die mittleren monatlichen und maximalen Abflussmengen in m³/s von 29 ausgewählten Stationen und von 35 Stationen sind die mittleren monatlichen Abflussmengen in l/s, km² zeichnerisch ausgewertet.

Das hydrographische Jahrbuch bietet eine Fülle von wertvollen Angaben in übersichtlicher Darstellung. Dem Eidg. Amt für Wasserwirtschaft gebührt Dank und Anerkennung für diese grosse, gewissenhaft durchgeführte Arbeit.

Dr. L. Bendel

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Sanierung der Altstädte. Von Ernst Reinhard. Heft 11 der bautechnischen Reihe der Schriften zur Frage der Arbeitsbeschaffung, herausgegeben vom Delegierten für Arbeitsbeschaffung. 268 S. mit über 300 Bildern und Plänen. Zürich 1945, Polygraphischer Verlag A.-G. Preis kart. 25 Fr.

Der «Freie Rhein». Von A. Eggenschwyler. 32 S. Separatdruck aus dem «Landboten» 1944. Schaffhausen 1945, Kommissionsverlag Karl Schoch, Buchhandlung.

Perspektivesches Zeichnen leicht gemacht. Von Arnold Meier. 93 S. mit 93 Fig. und Beispielen. Zürich 1945, Schweizer Druck- und Verlagshaus. Preis kart. Fr. 3,50.

Lehren und Lehrgerätebau. Von Rudolf Klingler. 265 S. mit 200 Abb. Zürich 1945, Schweizer Druck- u. Verlagshaus. Preis geb. 11 Fr.

Spannabhebende Metallbearbeitung. Von A. Michalik und L. Ebermann. Einführung in die Bearbeitung mit Werkzeugmaschinen. 220 S. mit 257 Abb. Zürich 1945, Schweizer Druck- und Verlagshaus. Preis geb. Fr. 8,50.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

SVMT SCHWEIZERISCHER VERBAND FÜR DIE MATERIALPRÜFUNGEN DER TECHNIK

Generalversammlung und 131. Diskussionstag
20 Jahre VSB 1925 bis 1945

Samstag, 16. März 1946, 10 h im Auditorium I der E. T. H., Zürich.

10⁰⁰ h Geschäfts- und Tätigkeitsbericht 1945; Festsetzung des Jahresbeitrages; Arbeitsprogramm 1946.

«Die bisherige Tätigkeit — insbesondere während des zweiten Weltkrieges — zukünftige Aufgaben und Ausbau der EMPA»

10³⁰ h Prof. Dr. M. Roß: «Maschinen-Industrie und Bauwesen»

11¹⁰ bis 11⁴⁵ h Prof. Dr. P. Schlöpfer: «Allgemeine und technische Chemie»

11⁴⁵ bis 12²⁰ h Prof. Dr. A. Engeler, St. Gallen: «Textil- und Leder-Industrie»

12³⁰ h Gemeinsames Mittagessen

14⁴⁵ h Aussprache über die Zusammenarbeit der EMPA und des SVMT mit Industrie, Bauwesen und Gewerbe, insbesondere im Hinblick auf die gegenwärtigen und zukünftigen Aufgaben der Materialprüfung und -Forschung. Weitere Entwicklung des SVMT. Gegenwärtige Lage, sowie Neu- und Ausbau der EMPA. Doppelspurigkeiten. Abgrenzung der Arbeitsgebiete. Vereinheitlichung des Materialprüfungswesens.

Mit Rücksicht auf die zur Aussprache gelangenden Fragen von grundlegender Bedeutung für das gesamte Materialprüfungswesen des Landes ist Teilnahme der SVMT-Mitglieder an der 131. Diskussionstagung Pflicht. Der Präsident des SVMT

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis jeweils spätestens Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

11. März (Montag) Masch.-Ing.-Gruppe Zürich der G.E.P. 20.00 h im Zunfthaus zur Zimmerleuten. H. Traber, Zürich: «Mikro- und makroskopische Aufnahmen aus der Fauna unserer Gewässer».

12. März (Dienstag) Technische Gesellschaft Zürich. 20.00 h im Zunfthaus zur Saffran. Dipl. Ing. Leo Matti: «Ueber Milch-wirtschaft und Molkerei-Technik».

15. März (Freitag) Bündner Ing.- und Arch.-Verein. 20.00 h in der Traube in Chur. Prof. Dr. F. Hübner (Bern): «Erfahrungen an Bauwerken».

15. März (Freitag) G.E.P.-Gruppe Lugano. 20.30 h im Albergo Lugano, oberer Saal. Prof. Dr. B. Bauer, E.T.H. Zürich: «Economia dell' energia elettrica nella svizzera con speciale riguardo al Ticino».

16. März (Samstag) Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz. 14.15 h im Vortragsaal des Kongresshauses Zürich. Arch. Max Werner: «Die Aufgaben des kant. Regionalplanbureau» und Dr. H. Carol: «Die Grundlagenforschung der Regionalplanung».

16. März (Samstag) S.I.A.-Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau und Hochbau. 10.30 h im Aud. 3c der E.T.H. in Zürich. Vorträge der Sektionschefs für Brückenbau bei der SBB, Ing. L. Maguerat (Kreis I), Ing. O. Wichser (Kreis II), Ing. E. Münster (Kreis III): «SBB-Brückenbauten während der Kriegszeit».