

Das Aufnahmegebäude des neuen Bahnhofs Vallorbe der S.B.B.: Architekten Tailens & Dubois, Lausanne

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 11

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30778>

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.

Das Aufnahmegebäude des neuen Bahnhofs Vallorbe der S. B. B.

Architekten *Taillens & Dubois*, Lausanne.
(Mit Tafel 25.)

Durch den Bau der Linie Frasn-Vallorbe, über deren Verhältnisse wir in Band LIX Seite 230 einlässlich berichtet haben, wurde eine bedeutende Erweiterung und Umgestaltung des bestehenden Bahnhofs Vallorbe zur Notwendig-

keit. Dies bedingte auch den Neubau des Aufnahmegebäudes, dessen Ausführung den Architekten *Taillens & Dubois* in Lausanne übertragen wurde und das wir heute zur Darstellung bringen. Es ist noch nicht ganz vollendet, sodass wir genötigt waren, zu unserer Tafel statt einer photographischen Aufnahme eine farbige Perspektive zu

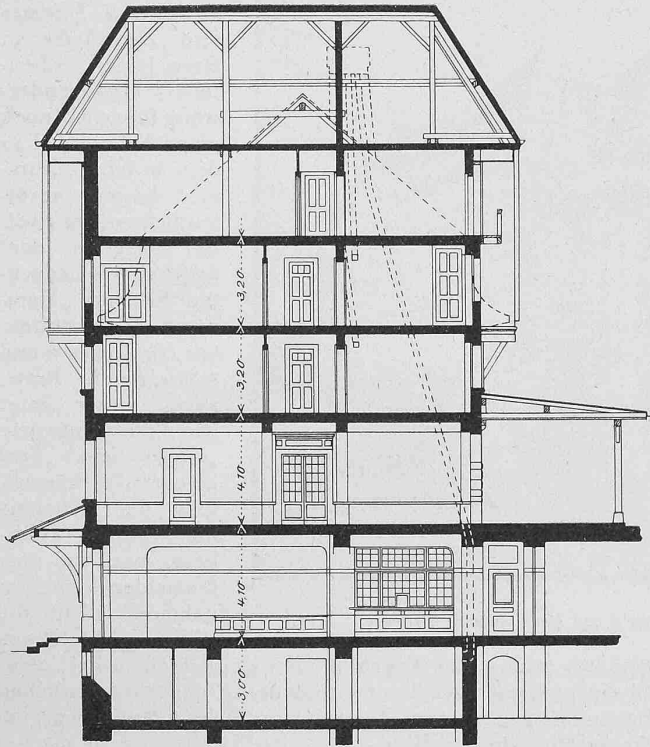


Abb. 7. Querschnitt. — Masstab 1 : 250.

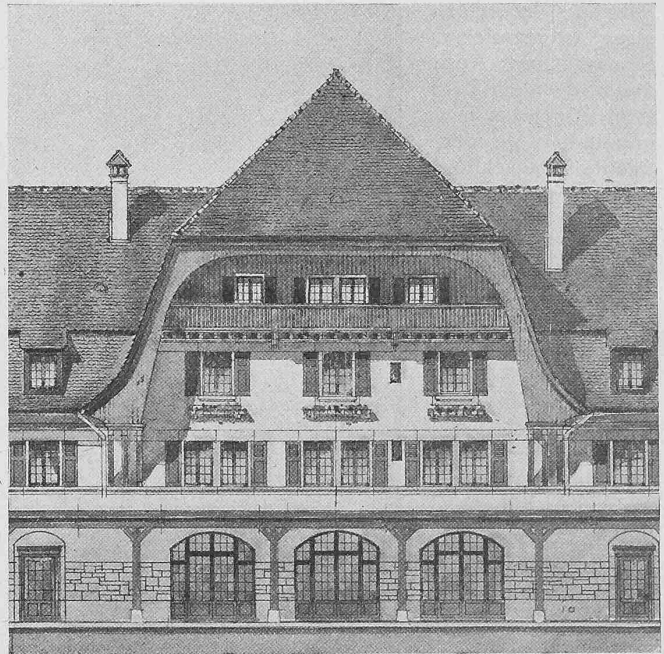


Abb. 9. Ansicht der Mittelpartie von der Bahnseite aus. — 1 : 250.

benützen. Die Einteilung des Baues, der ausser den gewöhnlichen Bahnhofsräumen noch die Diensträume einer Uebergangs- und Grenzstation enthalten muss, ergibt sich aus Grundrissen und Schnitt (Abb. 1 bis 7). Bei deren Prüfung fällt die aussergewöhnliche Höhenentwicklung auf; sie ist eine Folge, der, wie sich aus dem typischen

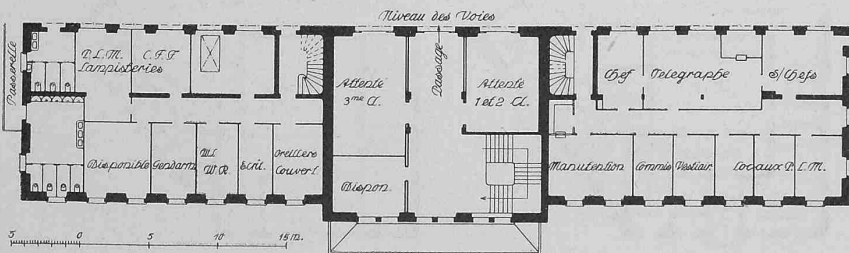
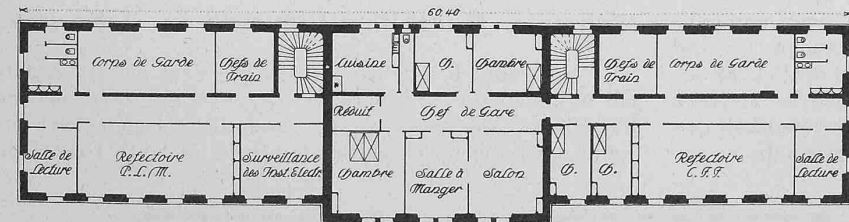
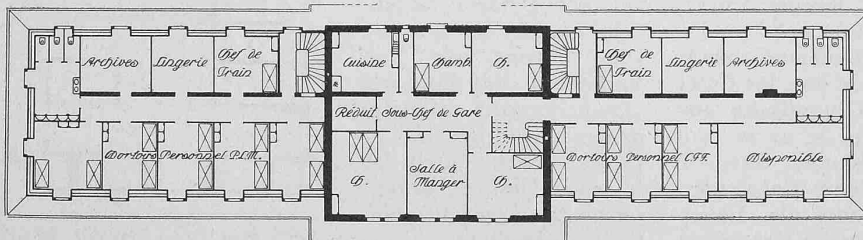


Abb. 3, 4 und 5. Erdgeschoss (bahnseitig), erster und zweiter Stock. — 1 : 500.

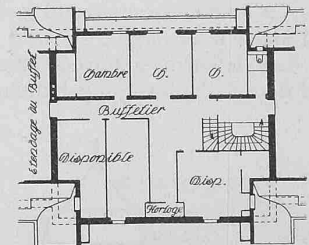


Abb. 6. Dachstock des Mittelbaues.
Masstab 1 : 500.

Querschnitte in Mitte des Aufnahmegebäudes (Abb. 8) ergibt, in der Breite ausserordentlich beschränkten örtlichen Verhältnissen. Von den drei Perrons (Abb. 8) ist der erste für den Verkehr von und nach Le Pont am Lac de Joux, der zweite für die Züge nach Frankreich und der dritte für jene nach der Schweiz bestimmt. Dementsprechend sind auf dem II. und III. Perron die Räume für die Zollabfertigung der Reisenden vorgesehen.

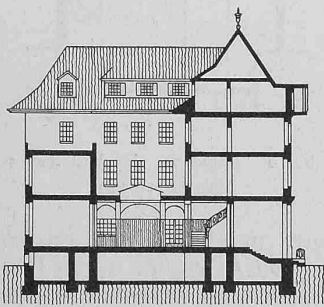
Bedeutende Arbeiten erforderte die Fundation des Aufnahmegebäudes. Sie erfolgte auf gemauerten Pfeilern, über die ein System von Eisenbeton-Unterzügen gelegt ist. Ueber deren Abmessungen sei nur bemerkt, dass der

höchste dieser Pfeiler, an der Südwestecke des Hauses (vorn, links), sich 11,43 m über den Fundament-Sockelvorsprung erhebt und dass der stärkste Unterzug unter der Vorderfront einen Querschnitt von $100 \times 175 \text{ cm}$ bei 19 cm^2 Eisenquerschnitt zeigt!

In der Architektur des Aufnahmegebäudes kommt der Charakter eines Bahnhofs in gebirgiger, schneereicher Gegend zum Ausdruck, der dem Reisenden, der aus dem unmittelbar an den Bahnhof anschliessenden Grenztunnel des Mont d'Or unser Land betritt, als typisch schweizerisches Bauwerk aus ausschliesslich einheimischem Material entgegentritt.

Ueber die interessante, durch die Geländeform stark beeinflusste Anlage des ganzen Bahnhofs hoffen wir nach dessen Vollendung anhand von Plänen berichten zu können. Als Vollendungstermin war ursprünglich der heutige Tag festgesetzt; infolge der grossen Bau-schwierigkeiten im Mont d'Or-Tunnel wird er unliebsamerweise hinausgeschoben. Von dem Umfang des durch die S. B. B. ausgeführten Bahnhofs Vallorbe mögen einige Zahlen einen Begriff geben. Seine Gesamtlänge beträgt rund 2200 m bei 19100 m Geleiselänge; die Gesamtbaukosten sind veranschlagt mit 7850000 Fr., worin enthalten sind für Erdbewegung (rund 530000 m³ z. T. felsiger Abtrag) und Mauern 2044300 Fr. und für Hochbauten 2088700 Fr. Zu den letztern gehören ausser dem Aufnahme-Gebäude und den Zollabfertigungsbauten für Reisende jene für Güter

in der Grundfläche von rund $130 \times 22 \text{ m}$ mit anschliessenden Rampen, eine kleinere Lokalgüterhalle, dann die Depotanlagen für den Maschinendienst mit zwei Lokomotivremisen von vorläufig je acht Ständen für die S. B. B. und die P. L. M. sowie verschiedene kleinere Bauten für Aufenthalt des Betriebs-Personals.

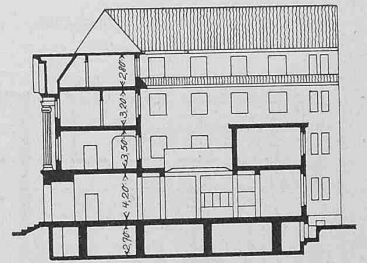


Wettbewerb für den Neubau der Bernischen Kantonalbank-Filiale in Biel.

Als Vervollständigung unserer Veröffentlichung des Ergebnisses dieser Konkurrenz (Seite 131—134) lassen wir das Wesentliche der beiden Entwürfe mit dem IV. bzw. V. Preis,

d. h. der Projekte „Kies“ von *Vifian & von Moos* in Inter-laken und „Frei gelegt“ der *Herren Bracher & Widmer* und *Daxelhofer* in Bern folgen. Ebenfalls ergänzenderweise fügen wir noch einen Schnitt bei zu dem in letzter Nummer bereits veröffentlichten, im zweiten Rang mit dem dritten Preis bedachten Entwurf „Mammon“ der Architekten *Hindermann* und *Schneider* in Bern; auch dieser zeigt wie die Entwürfe „Kies“ und „Frei gelegt“ die Beleuchtung der Schalterhalle mittels Oberlicht, was, wie dem Gutachten zu entnehmen, nicht die Billigung des Preis-

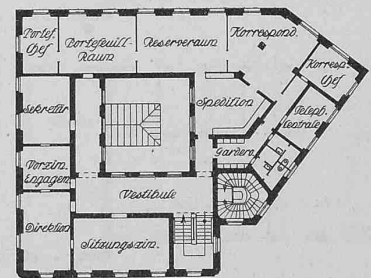
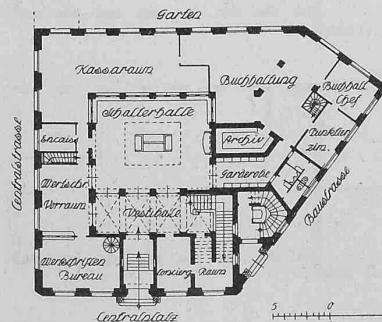
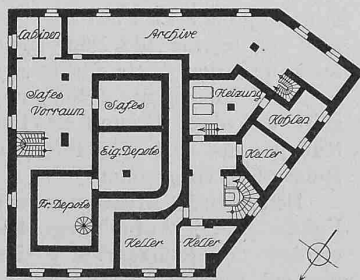
gerichts fand. Das Ergebnis der Konkurrenz lehrt, dass es mit programmgemässer Einschaltung der nordwestlichen Baulinien gegen den Zentralplatz nicht möglich war, in dieser Hinsicht den Wünschen des Preisgerichts nach einer Schalterhalle mit genügendem Seitenlicht gerecht zu werden. Dies gelang nur den Verfassern des Entwurfs „Laube-Pavian“ mit ihrem programmwidrigen Hauptprojekt, bzw. durch das in jeder Hinsicht erfolgreiche Zurückweichen hinter jene Baulinie.



III. Preis. Motto „Mammon“ (vergl. Seite 134). — Masstab 1:600.

Schweiz. Maschinen-Industrie im Jahr 1912.

Wir entnehmen wie alljährlich dem bereits Anfang Juli erhaltenen Jahresberichte des *Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller* einige wesentliche Daten über den Stand der schweiz. Maschinen-Industrie im Jahre 1912; dass



IV. Preis. Motto „Kies“. — Verfasser: *Vifian & von Moos*, Architekten in Inter-laken. — Schnitt und Grundrisse 1:600.

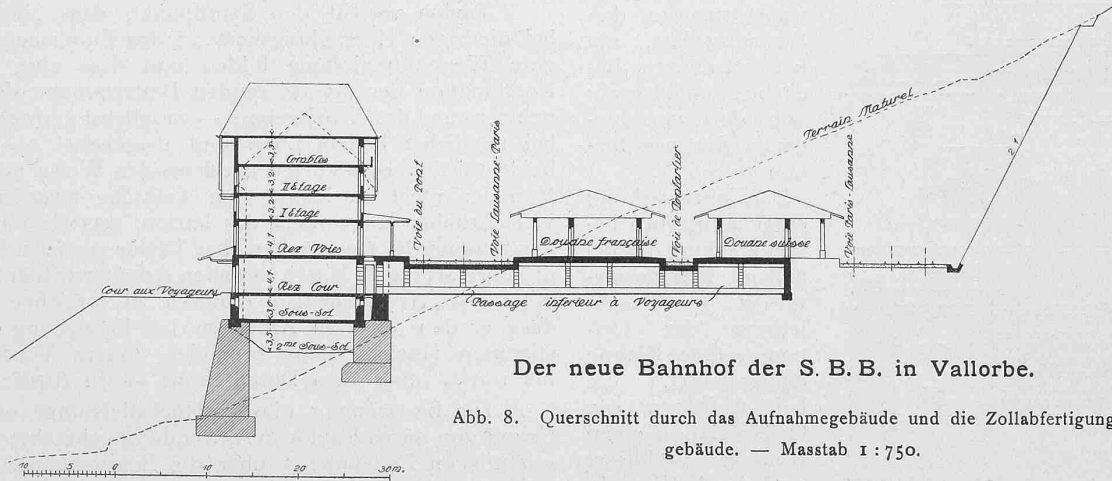
sich eine Einbusse an Lohn gefallen lassen. Mit dem Fortschreiten der Organisation wird das tägliche Arbeitspensum nach und nach erhöht, bis es nur noch durch einen erstklassigen Arbeiter vollbracht werden kann, dem alsdann eine bis 100% über dem Durchschnitt betragende Entlohnung in Aussicht gestellt wird.

Da in Amerika — dem Geburtslande der Taylor'schen Grundsätze — nur nach dem Zeitlohnsystem gearbeitet wird, mussten Taylor und mit ihm andere, die seine Arbeitsmethoden in ihren Betrieben einführten, neue zum Teil recht sinnreiche Entlohnungsmethoden erfinden und in Anwendung bringen, über welche in amerikanischen und englischen Fachzeitschriften sehr viel geschrieben worden ist, die jedoch für die hauptsächlich nach dem Akkordsystem arbeitende europäische Industrie nur wissenschaftliches Interesse haben.

zeugend widerlegt hat, bot den Gegnern des Systems eine willkommene Angriffswaffe.

Bei Einführung der Fabrikorganisation nach dem Taylor'schen System muss auf die vorhandenen Verhältnisse in den einzelnen Betrieben weitestgehende Rücksicht genommen und eine schablonenhafte Anwendung von an sich richtigen Grundsätzen auf alle Teile des Betriebes vermieden werden. Taylor warnt daher ausdrücklich vor Einführung seines Systems auf Grund einer oberflächlichen Kenntnis und ohne genaues Studium aller Einzelheiten desselben.

Die sehr einflussreichen Arbeitervereinigungen in den Vereinigten Staaten sind natürlich scharfe Gegner der Taylor'schen Grundsätze und verbieten ihren Mitgliedern das Arbeiten in den nach Taylor organisierten Betrieben. In den Militärwerkstätten des „Watertown Arsenal“ sind



Der neue Bahnhof der S. B. B. in Vallorbe.

Abb. 8. Querschnitt durch das Aufnahmegebäude und die Zollabfertigungsgebäude. — Masstab 1 : 750.

Eine wesentliche und für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit einer Werkstätte unzweifelhaft äusserst wohltätige Neuerung führte Taylor im Fernern dadurch ein, dass er mit dem durch viele unnütze Arbeiten überbürdeten „Allerweltsmeister“ von heute gründlich aufräumte. Entsprechend den acht Haupttätigkeiten dieses Meisters führte Taylor die sogenannten „Funktionsmeister“ ein, von denen vier in den Werkstätten praktisch tätig sind und vier im Betriebsbureau die schriftlichen Arbeiten zu besorgen haben. Damit wird erreicht, dass die den Arbeitern übertragenen Arbeiten ohne Zeitverlust ineinander greifen, die vorgeschriebenen Schnitt- und Vorschubgeschwindigkeiten genau innegehalten, die Qualitätsprüfung nach jeder Zwischen- und Schlussoperation vorgenommen und die Maschinen und Einrichtungen stets in betriebsfähigem Zustande erhalten werden können. Die Meister des Betriebsbureau besorgen die rechtzeitige Zuteilung der Arbeiten, die Unterrichtung der Werkstättenmeister und der Arbeiter über alle Einzelheiten einer Arbeit, die Ausrechnung der Zeit- und Lohnaufwendungen, sowie den Ordnungsdienst in Werkstätten und Bureau.

Dass die konsequente Durchführung dieser Arbeitsteilung eine erhebliche Vermehrung der Zahl der Beamten zur Folge hat, ist ganz selbstverständlich und gerade das ist dem Taylor'schen System zum schweren Vorwurf gemacht worden. Auch die Ausschaltung der Denkarbeit, welche geradezu als Entwürdigung des Individuums bezeichnet wurde, was Taylor jedoch über-

indessen mit der neueingeführten Taylor'schen Organisation derart überraschende Ergebnisse gezeitigt worden, dass das amerikanische Parlament eine Kommission mit der Untersuchung der Erfolge und Wirkungen des Taylor'schen Systems beauftragt hat.

Es ist und bleibt ein wesentliches, nicht hoch genug anzuschlagendes Verdienst des Herrn Professor Wallich's, als Erster die Industrie des europäischen Kontinentes auf die Bedeutung der Fabrikorganisation nach Taylor'schen Grundsätzen aufmerksam gemacht zu haben.

(Schluss folgt.)

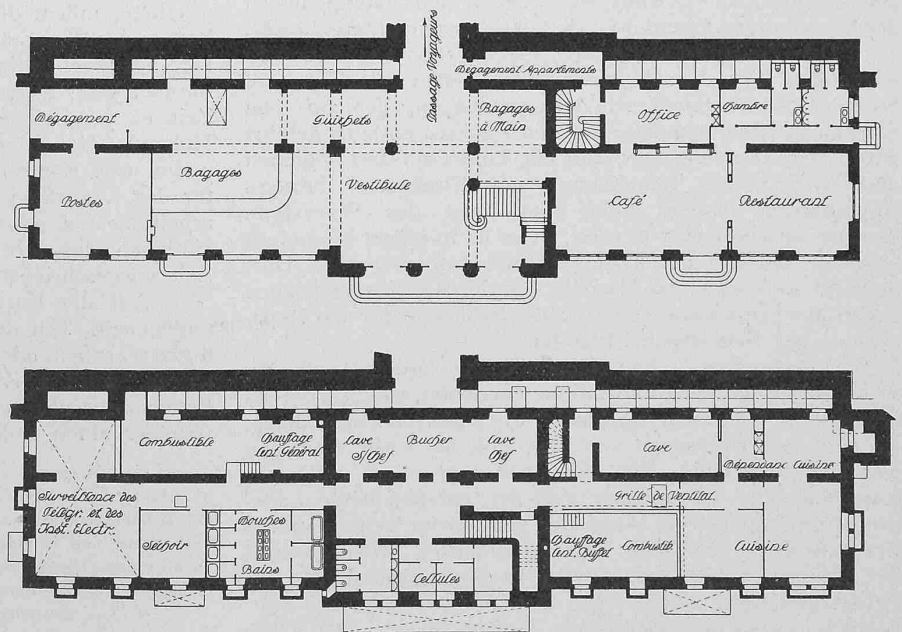


Abb. 1 und 2. Untergeschoss und Erdgeschoss auf der Strassenseite. — 1 : 500.



AUFNAHMEGEBÄUDE IM NEUEN BAHNHOF VALLORBE DER SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN

Erbaut von TAILLENS & DUBOIS, Arch. in Lausanne

Nach einem Aquarell der Architekten

JEAN FREY ZÜRICH.

Ätzung von A. Sulzer & Cie., Zürich