

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 25 (1950)
Heft: 10

Rubrik: Umschau

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

die Melodien von Kolonie zu Kolonie getragen, sie haben mitgewoben am Band, das die Genossenschaffer und Genossenschafferinnen der ABL und die Genossenschaffer schlechthin in unserer Stadt verbindet. Und sie haben daran erinnert, daß an diesem Tage auch anderswo in unserem Lande, in

andern Ländern, ebenso festlich und froh des genossenschaftlichen Ideengutes gedacht wird. Und dies soll der Sinn bleiben jedes Jahr am zweiten Sonntag im September.

Jos. Weiß, Luzern.

Reisebericht über die Grimsselfahrt der Baugenossenschaft des Eidgenössischen Personals

130 an der Zahl, Achtzig- und Achtzehnjährige darunter, ging's in Extrawagen über Luzern, Brünig nach Meiringen und in fünf Postautos hinauf ins Hasletal. Es galt, den großartigen Kraftwerkenanlagen der Grimselwerke den längst geplanten Besuch zu machen.

In einem halbstündigen Halt in Kunzentännlen gab uns Stadtrat J. Baumann die erste Orientierung. Wer wäre besser berufen gewesen als er? Am Zustandekommen des Riesenerwerkes, speziell des zweiten Teils, hat er gewaltigen Anteil. Diesmal waren es Millionen in Wasser und Volt, mit denen er meisterhaft jonglierte. Angefangen mit der Gründung der Kraftwerke Oberhasle AG im Jahre 1906 bis zum Baubeginn 1925, erwähnte er kurz die ungeheure Arbeit, die unter der persönlichen Leitung des Gesamtprojektverfassers, Oberingenieur Dr. Kaech, Bern, geleistet wurde. Ebenso riesenhaft und dazu gefahrlos war die Erstellung der einzelnen Etappen wie Standseilbahnen Handegg-Gelmer, Talsperre an der Grimsel, Secufereggsperre, Verbindungsstollen Gelmersee-Grimselsee, Druckleitung Gelmersee-Handegg, Zentrale Handegg, Kabelstollen Handegg-Guttannen, Transformatorenanlage Innertkirchen usw. Mir blieben nur wenige Zahlen. Transportiert wurden nur für die erste Etappe 18 000 Güterwagen Material. Wassereinzugsgebiet 342 km². Inhalt des Grimselseees 100 000 000 m³, Höhe der Staumauer 114 m, Bodendicke 60 m, Mauerinhalt 340 000 m³, Länge des Sees bis zum Unteraargletscher 5,5 km. Verbindungsstollen Grimselsee-Gelmersee 5,5 km. Gelmerseesperre 81 000 m³. Druckschacht Gelmersee-Handegg 1132 m, Gefälle 72 %. Zentrale Handegg 4 Maschinengruppen zu je 30 000 PS. Jahreskonstantkraft 223 000 000 kWh. Im August 1938 stimmte das Zürchervolk dem Beitritt zu den Grimselkraftwerken mit 27 000 gegen 3000 zu und übernahm auch gleich für 6 000 000 Fr. Aktien. Weitere Mitglieder dieser AG sind die bernischen Kraftwerke und die Städte Basel und Bern. Der Berner Vertreter, Robert Grimm, ein ehemaliger Schulkollege unseres Stadtrates, war nicht immer gleicher Meinung. In Absicht, Ziel und Zähigkeit, für seine Stadt das Beste herauszuholen, waren sie sich gleich.

Um 11 Uhr 30 gelangten wir ins Hotel Grimselospiz und genossen nach kurzem Rundblick in die herrliche Gegend auch ein recht gutes und preiswertes Mittagessen. Hier begrüßte Präsident Baldinger seine frohgelaunten Reisegefähr-

ten, auch den Präsidenten der ABL Luzern, Herrn und Frau Muheim. Er schloß mit dem Wunsche, gelegentlich wieder eine so schöne Mieterfahrt ausführen zu können. Ein ganz besonderes Lob galt dem tüchtigen Führer, der es aber dankend ablehnte, erwähnt zu werden. Eine kurze Zusatzfahrt auf die Grimselpaßhöhe eröffnete uns großartige Blicke auf hohe Gipfel und in mattgrüne Täler. Die neuesten Kraftwerkbauten noch zu besuchen war leider keine Zeit mehr, und schon ging's in ruhiger, sicherer Fahrt talwärts.

Kraftwerk Innertkirchen. Einzige, wasserelektrische Zentrale in 50 m unter Naturfelsen erstellt, wirklich bombensicher. 10 km langer Zulaufstollen von der Handeggzentrale zum Wasserschloß, Ausgleichgefäß, Druckschacht von 2 km Länge und Panzerröhren bis zu 20 mm Wandstärke. Der ganze Schacht ist ebenfalls in Naturfelsen gelegt und hat 70 Atm. auszuhalten. Über gewaltige Schieber schießt das Wasser in die fünf Maschinengruppen von Escher Wyß und MFO. Die Gesamthöhe der einzelnen Gruppen beträgt 14 m, ihr Gewicht 450 t. Alles auf Naturfelsen montiert. Jede Turbine erzeugt 65 000 PS. «Bäumige Turmix», meint mein siebzehnjähriges «Martheli» neben mir. Jeder Gruppe ist ein Transformator Brown-Boveri angeschlossen mit einer Leistung von 47 000 kVA. Zwei Fernleitungen zu je 150 000 Volt leiten den Strom in die Hauptschaltwerke Beckingen und Mühleberg, von wo er in die elektrischen Betriebe, in die Haushaltungen und Rasierapparate weiterfließt. Für den Aushub dieser Granitkammer wären, zu 10 t berechnet, 2571 Bahnwagen nötig gewesen. Noch ist das Grimselwerk nicht vollendet. Weitere Seen und Stollen werden erstehen zu einer Großanlage, wie sie in Europa kaum zu finden sein wird.

Im Popularis-Hotel «Sauvage» in Meiringen ging's noch eine Stunde recht genossenschaftlich zu, bei guter Verpflegung. Noch fröhlicher war die Heimfahrt, auf der sich einige Spaßmacher in großer Form produzierten. Besondern Dank unserm Genossenschaffer B., der mit seinem «Kinobesuch» selbst die pfundarmen Engländer zum Lachen zwang. Den prächtigen Tag, die überaus lehrreiche Exkursion und die gemütliche Gesellschaft wollen wir lange in bester Erinnerung behalten. Aufrichtigen Dank unserm Vorstand, vor allem aber unserm glänzenden Führer, Stadtrat Baumann.

Die Zurückgebliebenen haben viel verpaßt! *mi.*

UMSCHAU

Verwendung erhöhter Mietzinseingänge aus dem sozialen Wohnungsbau in Zürich

Auf eine schriftliche Anfrage antwortet der Zürcher Stadtrat: Das Reglement des Stadtrates über die Zweckerhaltung sozialer Mietwohnungen vom 24. März 1950 ist eine Aus-

führungsvorschrift zu den vom Gemeinderat am 14. Dezember 1949 beschlossenen Richtlinien über die Förderung des Wohnungsbaues in den Jahren 1950 und 1951. Ziffer 2 dieser

Richtlinien lautet: «Die durch Beiträge oder Darlehen verbilligten Wohnungen dürfen nur an Mieter abgegeben werden, deren Familieneinkommen in der Regel das Fünffache des Mietzinses, zuzüglich eines angemessenen Betrages für die im gemeinsamen Haushalt lebenden Familienangehörigen, nicht übersteigt. Wird diese Grenze nachträglich wesentlich überschritten, so haben die Mieter einen angemessenen erhöhten Mietzins zu entrichten, höchstens aber den Mietzins, den sie zu entrichten hätten, wenn die Wohnung nicht verbilligt worden wäre. Der Mehrbetrag gegenüber dem ursprünglichen Mietzins ist vom Vermieter der Stadt abzuliefern.»

In Ausführung dieses Beschlusses setzte der Stadtrat im erwähnten Reglement zahlenmäßig fest, unter welchen Vor-

aussetzungen und in welchem Umfang bei verbesserten Einkommensverhältnissen eine Mehrzinszahlung zur teilweisen oder ganzen Rückzahlung der Subventionen zu erfolgen habe. Um eine gleichmäßige Behandlung in dieser Frage zu erzielen, findet das Reglement auch Anwendung auf die übrigen Wohnungen des sozialen Wohnungsbaues, die seit dem Jahre 1943 erstellt wurden. Die Mehrbeträge, welche die Mieter zu entrichten haben, werden vom Vermieter der Stadt einbezahlt. Davon gehen die administrativen Kosten und die Anteile des Bundes und Kantons ab. Der Restbetrag wird als Subventionsrückzahlung dem Außerordentlichen Verkehr vergütet, dem die Beiträge belastet wurden.

Das Projekt einer Höhenstraße am rechten Zürichseehang

In allen Gemeinden des rechten Zürichseeufers ist eine starke Vergrößerung des Verkehrs und eine Entwicklung des Siedlungsgebietes festzustellen und weiterhin zu erwarten. Die rechtsufrige Seestraße sollte zwar bei Ausnützungen aller Ausbaumöglichkeiten für die nähere Zukunft dem gesteigerten Verkehr genügen; ihre Ausbaumöglichkeiten sind jedoch beschränkt. Deshalb hat der zürcherische Regierungsrat eine Untersuchung über den künftigen Verkehr im Gebiet von Zollikon bis Rapperswil durchführen lassen und damit Architekt Rolf Meyer, Zürich, betraut, der diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit Architekt Rolf Hässig, der Planungsstelle des kantonalen Tiefbauamtes und dem Büro für Regionalplanung des kantonalen Hochbauamtes bearbeitet. Es sollte geprüft werden, wie die heutigen und zukünftigen Siedlungsgebiete am rechten Zürichseehang dem Verkehr erschlossen und wie eine zweite Straße zur Entlastung der Seestraße geführt werden könnte. Mit dieser zukünftigen Straße sollten nicht nur die Forderungen des Verkehrs, sondern auch diejenigen des beschaulichen Wohnens, der betrieblich ungestörten Landwirtschaft und des Landschaftsschutzes erfüllt werden.

Nunmehr veröffentlicht die Baudirektion des Kantons Zürich die Ergebnisse dieser Arbeiten. Es handelt sich dabei lediglich um eine generelle Vorstudie, die die Aufmerksamkeit der Gemeinden auf die großen Zusammenhänge und die gegebenen Möglichkeiten lenken will. Die Entscheidung über die Verwirklichung liegt bei den Gemeinden. Die Ver-

öffentlichung behandelt die landwirtschaftlichen, siedlungs-technischen und verkehrstechnischen Gegebenheiten des rechten Zürichseehanges, seine künftige Bevölkerungsentwicklung, die Veränderung des Landschaftsbildes, die Verkehrswege und -mittel, die Bedürfnisse für eine Höhenstraße und die möglichen Varianten der Anlegung dieser Straße, die Ausführungsmöglichkeit in Etappen und die Vorsorge zur Sicherung des Trasses vor Überbauung.

Die vorgeschlagene Höhenstraße verläßt an der Stadtgrenze die bestehende Seestraße, steigt allmählich an bis zur oberen Grenze der vorgesehenen Bebauung, erreicht oberhalb Herrliberg eine Höhe von rund 580 m ü. M., hält sich dann von Meilen bis Stäfa auf einer Höhe von rund 500 m, um bei Feldbach wieder die Seestraße zu erreichen. Sie könnte ergänzt werden durch eine «Mittelstraße», die die Dorfteile in mittlerer Höhenlage verbinden und hauptsächlich den Lokalverkehr aufnehmen würde.

Die Studie betont, daß in erster Linie die Seestraße und ihre Zufahrten ausgebaut und verbessert werden sollen, daß aber jetzt schon der Gebietsstreifen, der für die Höhenstraße in Frage kommt, freigehalten werden müsse, da diese nur dann ihren Zweck werde erfüllen können, wenn sie ohne Bebauung frei durch die Landschaft führe, gut in diese eingepaßt und dazu aussichtsreich, kreuzungsarm und leistungsfähig sei.

«Hoch- und Tiefbau»

ALLERLEI

Kameradschaft auf der Straße

In der Tagespresse wurde kürzlich darauf hingewiesen, daß auch im Gebirge der Motorfahrzeugverkehr stark zunehme. Dies ziehe leider auch eine Vermehrung der Verkehrsunfälle nach sich. Es wurde die Forderung nach besserem Einsatz der Verkehrspolizei erhoben, zugleich nach einer Ausdehnung des Verkehrsunterrichtes in der Schule, in der Hoffnung, verkehrserzogene Menschen könnten dem «rasenden Unheil» am ehesten Einhalt gebieten.

Unsere Behörden und interessierten Verkehrsverbände haben der Entwicklung schon bisher nicht einfach tatenlos zugehört. An Aufklärung wurde in den letzten Jahren mit Flug- und Merkblättern, durch Erschwerung der Motorfahrzeugprüfung, durch Verkehrsunterricht in den Schulen, durch Un-

fallverhütungskurse in den Städten und durch eine vorbildliche Straßenmarkierung und Verkehrsregelung Erstaunliches geleistet. Offen bleibt allerdings die Frage, ob mit all diesen notwendigen und lobenswerten Maßnahmen das Übel an der Wurzel gepackt wird. Liegt nicht vielleicht der wunde Punkt irgendwo anders? Können wir mit technischen Hilfsmitteln dem Unding Verkehrsunfall zu Leibe rücken? Liegt nicht dieser traurigen Bilanz der Unfallstatistik wirklich nur technisches Versagen?

Wir glauben nein. Was sich uns heute im Verkehrsproblem darbietet, ist in erster Linie ein menschliches oder genauer gesagt ein charakterliches Versagen. Der Fortschritt der Technik hat den Menschen in seinen Bann gezogen und ihn überwältigt.