Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87 (1969)
Heft: 8

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: 09.07.2025

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

wünschen könnte – von der Kirche bis zum Drive-In-Restaurant – in jedem möglichen und unmöglichen Baustil auf dem Markt anbieten. Doch gerade die Geschäftswelt hat damit begonnen, ihre Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit neu einzuschätzen. Architekten, Bauingenieure und Ingenieure für die technischen Apparaturen arbeiten als Team im Auftrage des Bauherrn, frei von jeder Bindung an Unternehmer. Es ist falsch, die finanzielle Trennung von Projektierung und Bauausführung mit Trennung von Projektierung und Bauausführung ganz allgemein gleich zu setzen. Die Projektierung bis ins letzte Detail wird in Hinsicht auf eine vernünftige Bauausführung durchgeführt. Die Verantwortlichen für die Projektierung vergleichen die Systeme und Baumethoden. Die Voruntersuchungen ergeben dann, ob man Varianten offerieren lassen soll oder nicht. In den USA wird ganz allgemein mit dem Generalunternehmersystem gearbeitet. Es wäre aber falsch, das amerikanische Generalunternehmersystem [2]) zu verwechseln mit dem gleichlautenden System, das sich bei uns entwickelt hat.

Der amerikanische Generalunternehmer offeriert auf der Basis der bis in alle Einzelheiten ausgearbeiteten Werkpläne der Architekten und Ingenieure. Die Gestaltung wird in nichts dem Unternehmer überlassen. Verglichen zu den Löhnen der am Bau Beteiligten sind die Baukosten in den USA wesentlich tiefer als bei uns. Die tiefern Baukosten sind vielleicht gerade daraus erklärlich, dass in den USA die Konkurrenz viel besser spielt als bei uns. Während bei uns Baumethoden zu politischen Schlagworten werden, wird in den USA für eine gegebene Bauaufgabe ganz einfach die für den Zweck günstigste Methode eingesetzt. Die verschiedensten Methoden werden benützt, ob sie rationell, traditionell, wirtschaftlich industrialisiert, fortschrittlich oder integriert genannt werden, interessiert niemanden. Dass die Ausschreibungsart geändert werden müsste, um es gewissen Unternehmern zu erleichtern, ihre Systeme besser verkaufen zu können, würde in den USA kaum verstanden. Dass etwa die Russen mit ihren Systemen recht wirtschaftlich sind in der Bauproduktion, ist auch in den USA wohlbekannt. Diese unflexiblen Systeme werden etwa mit dem nur auf finanzielle Rationalität ausgerichteten spekulativen Bauen der ungesteuerten Marktwirtschaft der vorletzten Generation verglichen. Bei beiden Vorgehen werden die viel differenzierteren Anliegen, die an unsere Umwelt gestellt werden, vernachlässigt. Vom unabhängigen Fachmann wird erwartet, dass er bei der Projektierung und Gestaltung der Bauten die Interessen des Bauherrn wie auch die Interessen der Allgemeinheit im weitern Rahmen berücksichtige. Gerade die Tatsache, dass der freie, unabhängige Fachmann in den östlichen Volksdemokratien nicht existiert, hat wohl in den USA mitgeholfen, die Stellung und die Funktion dieser Berufsleute wieder aufzuwerten.

[2]) Vgl. *Bernhard Winkler* in SBZ 1965, H. 18, S. 303.

Vorfabrikation wurde bei uns in den letzten Jahren zum Schlagwort. Schlagwörter wurden einmal definiert als Wörter, die gebraucht werden, um das Denken auszuschalten. Es ist recht unglücklich, dass Vorfabrikation im Bauwesen vielleicht das Opfer ungeschickter Propaganda wurde. Allzuviele Erwartungen wurden in neue Baumethoden gesetzt. Vielleicht beeinflusst durch die beinahe magische Wirkung, die die Reklame für Vorfabrikation auf manche Politiker hatte, wurde von Unternehmern ohne genügend Überlegung Investitionen in Methoden und Systeme getätigt, die sich bei der praktischen Anwendung nicht so leicht amortisieren liessen. Die Anwendung der vorgeschlagenen «Thesen» würde sicher helfen, auch die weniger günstigen Bausysteme noch während längerer Zeit besser verkaufen zu können. Ob aber den Bauherren und auch der Öffentlichkeit mehr geholfen sei, wenn der unabhängige Fachmann zusammen mit dem Unternehmer am Geschäft interessiert wird, möchte ich zum mindesten sehr bezweifeln. In den «Thesen» wird behauptet, für die traditionellen Baumethoden eigne sich die traditionelle Trennung zwischen unabhängigen projektierenden Fachleuten und den ausführenden Unternehmern, für das neue industrialisierte Bauen hingegen hätten sich die Verbesserungsvorschläge für das Vorgehen bewährt. Ohne die Kriterien zum Messen dieser Bewährung zu kennen, kann man dem Verein für Vorfabrikation nur empfehlen, beim Entwickeln neuer Baumethoden nicht ausser acht zu lassen, dass auch bei uns die Zeit wieder kommen wird, da Behörden und private Bauherren sich in ihrem wie auch im Interesse der Allgemeinheit lieber von unabhängigen Fachleuten als von geschäftstüchtigen Unternehmern beraten lassen.

Der Verein für Vorfabrikation hätte sicher besser getan, seine Belange bei der Überarbeitung der Normen für das Vergebungs- wie auch für das Wettbewerbswesen im Rahmen des SIA zu vertreten. Die recht selbstsicher, beinahe offiziell tönenden «Thesen zur Wahl von Ausschreibungsmethoden» sind trotz des im Begleitbrief enthaltenen Anspruchs auf Überparteilichkeit nichts anderes als Vorschläge, die Verantwortung für Bauvorhaben vermehrt in die Hände der Unternehmer zu legen. Es ist zu hoffen, dass diese «Thesen» die frei schaffenden Architekten und Ingenieure anspornen, ihre Stellung neu zu überdenken und dass sie sich ganz im Gegensatz zu den «Verbesserungsvorschlägen» mehr denn je ihrer Vertrauensstellung und ihrer Verantwortung gegenüber Bauherr und Öffentlichkeit bewusst werden. Es würden dann vielleicht Antithesen publiziert, die vor allem Interessenkonflikte der Ingenieure und Architekten gegenüber dem Bauherrn ausschliessen würden. Noch haben wir mehr Liebe zu unserm Land, als dass wir seine zukünftige bauliche Entwicklung und Gestaltung nur einseitigem kommerziellem Denken überlassen dürfen.

Adresse des Verfassers: *Dolf Schnebli,* Architetto, 6982 Agno TI.

Wettbewerb um eine Plastik im Areal der HTL Brugg-Windisch

DK 73

Die Bekanntgabe des ersten Preises aus diesem zweistufigen Wettbewerb in der SBZ 1969, H. 3, S. 48 wird nachfolgend ergänzt (vgl. hierzu auch SBZ 1967, H. 43, S. 787).

Von insgesamt 105 Teilnehmern wurden fünf Entwürfe in der zweiten Stufe beurteilt (deren Verfasser erhielten je 3500 Fr. als feste Entschädigung). Ergebnis:

a) aus der zweiten Stufe:

1. Preis (zur Ausführung empfohlen): Herbert Distel, Bern
2. Preis (6500 Fr.) Albert Siegenthaler, Stilli
3. Preis (4000 Fr.) Rolf Luethi, Luzern
4. Preis (2500 Fr.) H. R. Huber, Genf
5. Preis (2500 Fr.) Alex Frey, Rheinfelden

b) aus der ersten Stufe:

6. Preis (2000 Fr.) Heinz Schwarz, Grand-Lancy, Genf
7. Preis (2000 Fr.) Alfred Wymann, Dornach
8. Preis (2000 Fr.) Jean Albert Hutter, Tscheppach
9. Preis (2000 Fr.) Hans Degen, Riehen
10. Preis (1500 Fr.) Serge Candolfi, Genf

Ankauf (3000 Fr.) Klaus Brodmann, Basel

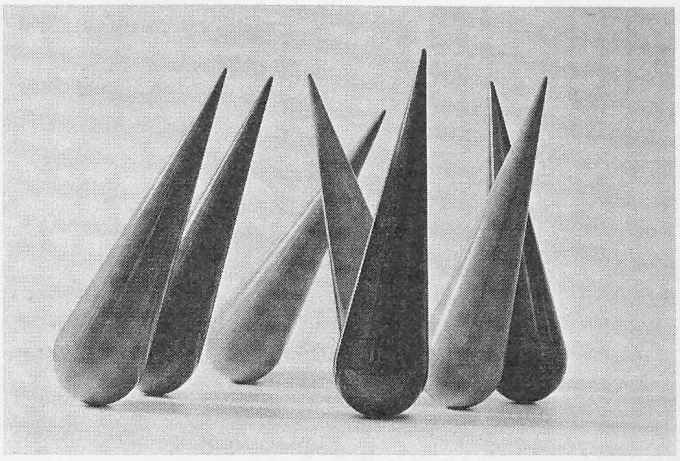
Mitglieder des Preisgerichtes: Guido Fischer, Konservator, Aarau (Vorsitz), Dr. W. Breimaier, Windisch, Franz Fischer, Bildhauer, Zürich, Peter Hächler, Bildhauer, Lenzburg, Fritz Haller, Architekt, Solothurn, Dr. Karl Rütschi, Brugg, Albert Schilling, Bildhauer, Arlesheim, Erwin von Waldkirch, Aarau, R. Wehrli, Konservator, Zürich, Joh. Burla, Bildhauer, Basel, Nationalrat R. Wartmann, Ing., Brugg, Dr. H. Roniger, Rheinfelden, Rektor Prof. Dr. W. Winkler, Würenlingen.

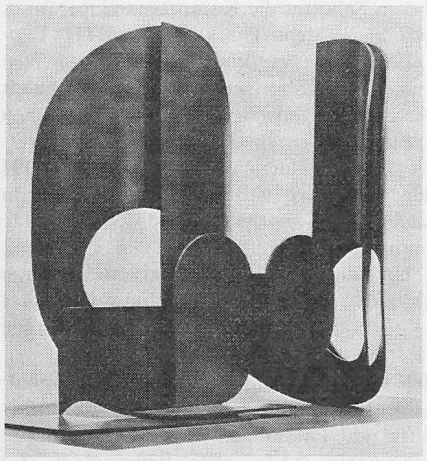
Den im Bild wiedergegebenen ersten fünf Entwürfen sind die Beurteilungen aus beiden Stufen (teilweise leicht gekürzt) beigefügt. Leider besteht keine Möglichkeit, die Entwürfe im Zusammenhang mit dem baulichen Objekt selbst bildlich wiederzugeben. Diese kompositionelle und massstäbliche Beziehung aber ist für die Wertung einer baulich gebundenen Plastik entscheidend. Immerhin vermitteln die Bilder einen Eindruck von einem heutigen skulpturellen Gestalten, das in seiner Abstraktheit der Auffassung kompetenter Künstler im Preisgericht entsprochen hat. Dies geht auch daraus hervor, dass für die zweite Stufe keine zusätzlichen Teilnehmer eingeladen wurden, so, wie dies für den Fall eines unbefriedigenden Ergebnisses der ersten Stufe vorgesehen war. Zu hoffen ist, dass der zur Ausführung kommende Entwurf in concreto halten wird, was sich das Preisgericht von ihm verspricht.

1. Preis (zur Ausführung empfohlen) **Herbert Distel,** Bern

Das Preisgericht würdigt das von allem bombastischen Denkmalballast freie Projekt. Die offene und lebendige Arbeit schafft eine heitere und bewegliche Begebenheit. Die prätensionslose, klare Formulierung: Leicht und schwer, spitz und rund, starr und beweglich, stellt ein vielgestaltiges Vokabular dar, das den gewünschten lebendigen Bezug zu unserer Welt gibt. Bedenken bestehen wegen der geplanten Grösse, welche die erwähnten Qualitäten in einen wiederum bombastischen Witz verwandeln könnte. Heiterkeit, Offenheit und Beweglichkeit würden zu Billigkeit und penetrant geplanter Zufälligkeit.

Das Preisgericht betrachtet die Erweiterung von fünf auf sieben Elemente als überzeugende Verbesserung, ebenso wie die jetzt etwas schlankere Ausführung der Kegel. Dagegen erscheint die Reduktion der Höhe nicht als Gewinn. Trotz der Bedenken der sehr einfachen Formen wegen ist das Preisgericht der Meinung, dass diese Formulierung dem Charakter der gegebenen Architektur entspricht und eine heitere und positive Haltung ausstrahlt. Abzuklären sind jedoch noch verschiedene technische Probleme.

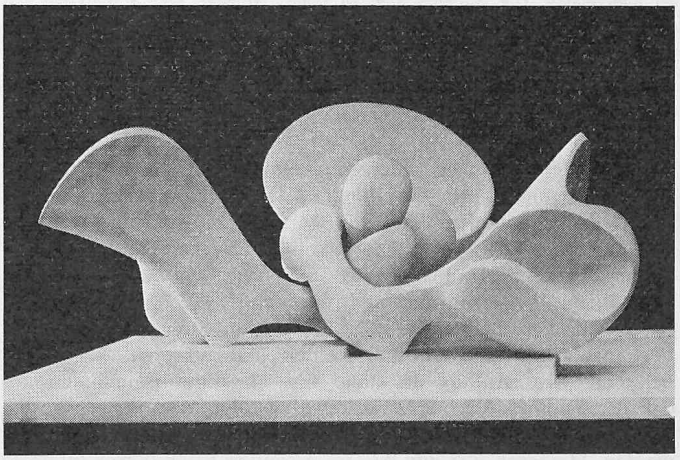




2. Preis (6500 Fr.) **Albert Siegenthaler,** Stilli

Das Projekt ist gut plaziert und nimmt mit seinen Formen die Begebenheiten der Situation wohltuend auf. Das Preisgericht ist der Meinung, dass der Massstab des Entwurfes die obere Grenze erreicht habe, dass eine gute Ausführung in Chromstahl äusserst schwierig sei und die Möglichkeiten für eine farbige Gestaltung zu prüfen wären.

Das Projekt hat durch die Weiterbearbeitung an Klarheit und Straffheit gewonnen. Auch hat sich der Wegfall der liegenden Formen positiv ausgewirkt. Der Wechsel der konkaven und konvexen Formen steht in guter Spannung zur Architektur. Die etwas anspruchsvolle Monumentalität wurde durch die grössere Höhe noch verstärkt.



3. Preis (4000 Fr.) **Rolf Luethi,** Luzern

Dieses Projekt stellt eine skulpturale dreidimensionale Lösung dar und bildet eine schöne Ergänzung zu den geschlossenen Baukuben der Schule. Die Basis in ihren ungleichen Höhen erscheint viel zu kompliziert und würde die freien Formen und Ausladungen der Plastik ausserordentlich beeinträchtigen. Auch frägt man sich, ob hier die Verwendung von Wasser noch notwendig ist.

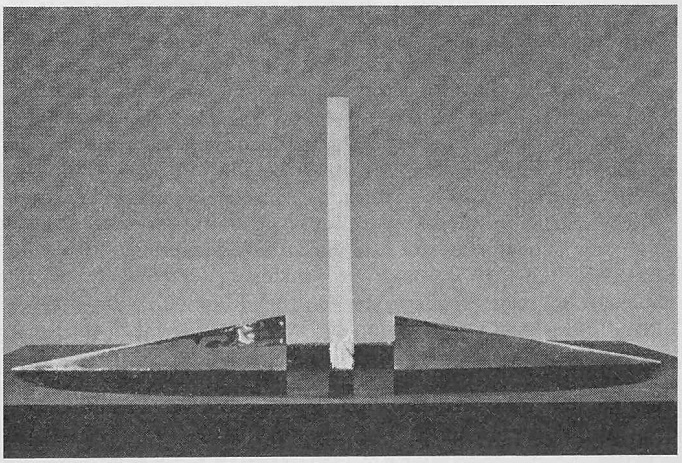
Der Autor hat für die Anregung, die Basis zu vereinfachen und ruhiger zu gestalten, eine lobenswerte Weiterentwicklung gefunden. Sie ist aber für die dynamische Plastik immer noch zu kompliziert und stört deren harmonischen Linienfluss. In ihrer Beziehung zum Gebäudekomplex würde einer nach der Höhe strebenden Skulptur der Vorzug gegeben; doch ändert dies nichts an ihrem künstlerischen Wert.

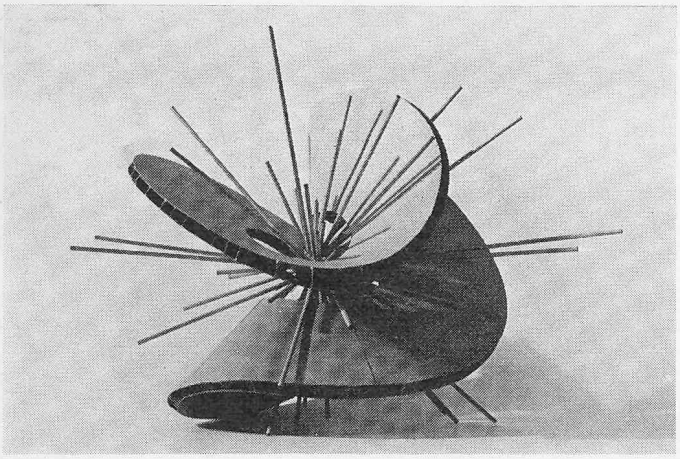
5. Preis siehe Seite 142

4. Preis (2500 Fr.) **H. R. Huber,** Genf

Das Projekt wirkt durch seine Einfachheit und die Wahl von Materialien, welche der Architektur und ihrer Zweckbestimmung entsprechen. Anstelle eines plastischen Körpers wird gewissermassen ein Lichtelement gesetzt. Die Verwendung von Licht und Wasser bringt in erwünschter Weise ein Bewegungselement ins Spiel. Sie trägt auch dazu bei, einem durch die Säulenform und die symmetrische Anordnung möglicherweise entstehenden allzu sakralen Eindruck entgegen zu wirken. In gleicher Richtung geht der Vorschlag, den Asphaltbelag des Platzes auch für das Wasserbassin zu benutzen. Das Projekt lebt aber in hohem Masse von der Perfektion und dem einwandfreien Funktionieren der Ausführung. Das Preisgericht äussert einige Bedenken hinsichtlich der Einwirkung von Sonnenlicht und Wasser auf das Material, die Durchleuchtungsmöglichkeit der ganzen Säule (Lichtquelle) sowie der Belagsfrage (Bassin). Die vorgeschlagene Anordnung gewährt der Plastik zu wenig an erwünschtem Eigenleben.

Die neu vorgeschlagene Lage der Plastik mit dem Becken vor der Mensa überzeugt nicht. Die Befürchtungen hinsichtlich der Materialwahl (Acrylsäule) bleiben bestehen.





5. Preis (2500 Fr.) **Alex Frey,** Rheinfelden

Die Weiterbearbeitung des Projektes hat nach Meinung des Preisgerichtes keine bessere und reifere Lösung ergeben, im Gegenteil. Der neue Stangenkern ist wohl dynamischer als der frühere, vermag aber nicht zu überzeugen. Die Stangen sind zu dünn, so dass kein Dialog mit der grossflächigen Schleife entsteht. Der Materialwechsel wird bedauert. Die Farbe ist unglücklich gewählt und trägt dazu bei, den Entwurf ins Dekorative abgleiten zu lassen.

Umschau

Von der Londoner Untergrundbahn. Der nördlichste Teil der neuen U-Bahn-Strecke von London, der «Victoria-Linie», wurde am 1. Sept. 1968 dem Verkehr übergeben. Es ist der Abschnitt Walthamstow—Highbury. Die gesamte Strecke Walthamstow—Victoria wird im Frühjahr 1969 in Betrieb genommen, während die südliche Weiterführung bis Brixton erst 1972 fertiggestellt sein wird. Mit dem Bau dieser 22,5 km langen Strecke wurde 1962 begonnen. Ihre Gesamtkosten werden sich auf etwa 80 Mio £ belaufen. Von Anfang an stand fest, dass die Einnahmen aus der Personenbeförderung zwar reichlich über den Betriebskosten liegen, aber keine wirtschaftlich vertretbare Rendite abwerfen werden. Hingegen war der Bau im gesamten öffentlichen Interesse gerechtfertigt. Die Strecke ist nicht nur billiger als jede Alternative, sondern sie zu bauen war auch wirtschaftlicher als der Verzicht darauf, wenn man die Zeitvergeudung mit ihrem wirklichen Wert einsetzt. Mit 25 000 Fahrgästen stündlich in jeder Richtung entspricht ihre Spitzenleistung der Beförderungsleistung von elf Autostrassen, und ihre sechzehn Stationen bieten vierzehn Umsteigemöglichkeiten mit anderen Untergrundbahnlinien und elf Übergänge zu verschiedenen Bahnhöfen der Britischen Eisenbahnen, darunter insbesondere vier grosse Hauptstrecken-Endbahnhöfe: Victoria, Euston, King's Cross und St. Pancras. Die Automation des Zugbetriebes und der Fahrkartenkontrolle wird die Betriebskosten auf der neuen Linie stark herabsetzen. Die Züge werden selbsttätig durch verschlüsselte, von den Fahrschienen aufgenommene Signale gesteuert; einen letzten menschlichen Eingriff nimmt ein einziger «Zugbegleiter» vor, der das Öffnen und Schliessen der Wagentüren in den Stationen steuert; bei Ausfall der Automatik kann er den Zug auch mit herabgesetzter Geschwindigkeit von Hand fahren. Die herkömmlichen Stellwerkswärter werden durch «Fahrdienstleiter» in einer einzigen zentralen Zugleitungsstelle ersetzt. Die automatische Ausgabe, Kontrolle und Entgegennahme magnetisch kodierter Fahrkarten wird wahrscheinlich auf das gesamte Netz der Londoner Verkehrsbetriebe ausgedehnt. Fahrkartenschalterbeamte und Kontrolleure werden dann nur noch in Ausnahmefällen eingesetzt. Auch werden durch die automatische Fahrkartenkontrolle Schwarzfahrten praktisch ausgeschlossen, die gegenwärtig die Londoner Verkehrsbetriebe jährlich etwa 1 Mio £ kosten. Unmittelbar nach Beendigung des Tunnelbaues für die Streckenverlängerung Victoria—Brixton im Jahre 1970 hoffen die Londoner Verkehrsbetriebe, die Arbeiten an einer neuen Ost—West-Verbindung, der «Fleet-Linie», aufnehmen zu können, die im rechten Winkel zur «Victoria-Linie» in Höhe der Station «Green Park» verläuft. Der erste Abschnitt der «Fleet-Linie» (Baker Street-Strand) ermöglicht den Übergang auf sieben andere Untergrundbahnlinien Londons.

DK 625.42

Die Übernahme der EPUL durch den Bund (SBZ 1968, S. 383 und 850). Das Zustandekommen des Referendums gegen das Bundesgesetz über die Eidg. Techn. Hochschulen (SBZ 1969, S. 47) erfordert eine provisorische Ordnung für die Verwaltung der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne, die der Bund gemäss der von den eidgenössischen Räten genehmigten Vereinbarung vom 14. März 1968 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Waadt auf den 1. Januar 1969 übernommen hat. Der Bundesrat hat eine entsprechende *Übergangsregelung* beschlossen. Zur Sicherstellung der Koordination zwischen den beiden Hochschulen, jedoch unter Wahrung ihrer Eigenart, wird die Leitung der ETH Lausanne während der Übergangsperiode dem Schweizerischen Schulrat übertragen. Dieser hat fortan den Direktor der ETH Lausanne zu den Sitzungen mit beratender Stimme beizuziehen. Eine Wahl als Mitglied ist noch nicht möglich, weil der im neuen Gesetz vorgesehene erweiterte Hochschulrat vorläufig noch nicht bestellt werden kann. Die dem Bundesrat und dem Schulrat gemäss dem geltenden ETH-Gesetz und den dazu ergangenen Ausführungserlassen zustehenden Befugnisse finden sinngemäss auch auf die ETH Lausanne Anwendung. Um den Charakter der ETH Lausanne als eine der ETH Zürich gleichgeordnete Anstalt zu unterstreichen und um administrative Umtriebe zu vermeiden, wird dem Schulrat die Kompetenz eingeräumt, bestimmte Verwaltungsbefugnisse dem Direktor der ETH Lausanne zur selbständigen Erledigung zu übertragen. Im übrigen finden auf die ETH Lausanne die bisherigen, vom Kanton Waadt erlassenen Vorschriften Anwendung, soweit sie nicht der zwischen Bund und diesem Kanton abgeschlossenen Vereinbarung betreffend die Übernahme der EPUL widersprechen. Für die ETH Zürich bleiben die geltenden gesetzlichen Bestimmungen weiterhin in Kraft. Der Bundesratsbeschluss enthält grundsätzlich keine neuen materiellen Bestimmungen. Damit bleibt der Charakter einer lediglich durch die Umstände bedingten Übergangsordnung gewahrt, die einer endgültigen gesetzlichen Regelung in keiner Weise vorgreift.

DK 378.962.008

Der Flughafen Zürich wies auch im Jahre 1968 eine anhaltend starke Zunahme des Verkehrs auf. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Starte und Landungen im gewerbsmässigen Verkehr um 6,1 % zugenommen. 84 % aller Bewegungen des Linienverkehrs erfolgten mit Strahlflugzeugen; im Jahre 1967 waren es 74 %. Es sind im Durchschnitt täglich 231 Flugzeuge gelandet oder gestartet. Von der Gesamtzahl der Passagiere entfielen 3 220 600 auf den Linien- und 243 713 auf den Bedarfsverkehr. Die höchste Zahl von Fluggästen wurde am 25. Juli erreicht. Sie betrug 15 675 Passagiere. Der Tagesdurchschnitt belief sich auf 9465; im Jahre 1967 waren es 8505. Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse des gewerbsmässigen Verkehrs in den Jahren 1967 und 1968.

DK 656.71

Tabelle 1. Verkehrsergebnisse des Flughafens Zürich in den Jahren 1967 und 1968

Jahr	1967	1968	Zunahme in %
Bewegungen	79 609	84 498	6,1
Passagiere:			
Eigenverkehr	2 807 539	3 149 504	12,2
direkter Transit	296 650	314 809	6,1
gesamt	3 104 189	3 464 313	11,6
Fracht (in t):			
Linienverkehr	—	64 200	—
Bedarfsverkehr	—	1 804	—
gesamt	51 059	66 004	29,3
Post (in t):			
ankommend	—	2 688	—
abgehend	—	2 991	—
gesamt	5 173	5 679	9,8

Grosse Meerwasser-Entsalzungsanlage für Griechenland. Wer Griechenland kennt oder auch nur als Urlauber erlebt hat, weiss, wie gross dort der Wassermangel ist. 8,6 Mio Hellenen leben heute auf dem meerumschlungenen Festland und den vielen Inseln (Gesamtfläche 130 918 km², davon 25 484 km² Inseln). Wenig Wald, viel kahler Fels – das sind die Kennzeichen dieses alten europäischen Kulturbodens. Der Mangel an Wasserkräften ist