**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 97/98 (1931)
**Heft:** 25

**Wettbewerbe**

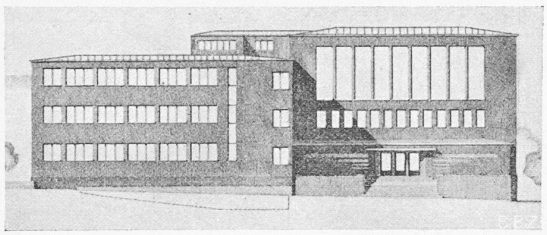
**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

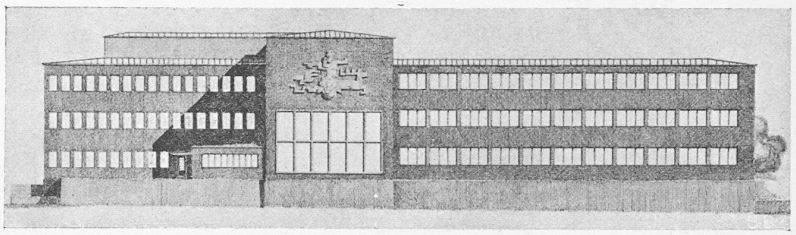
**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images 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

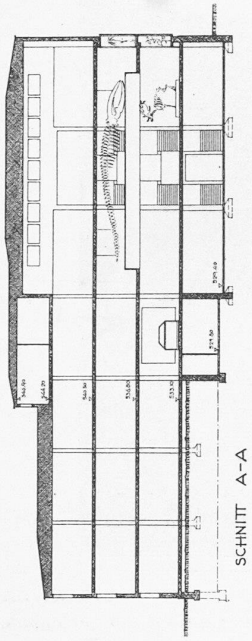
**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

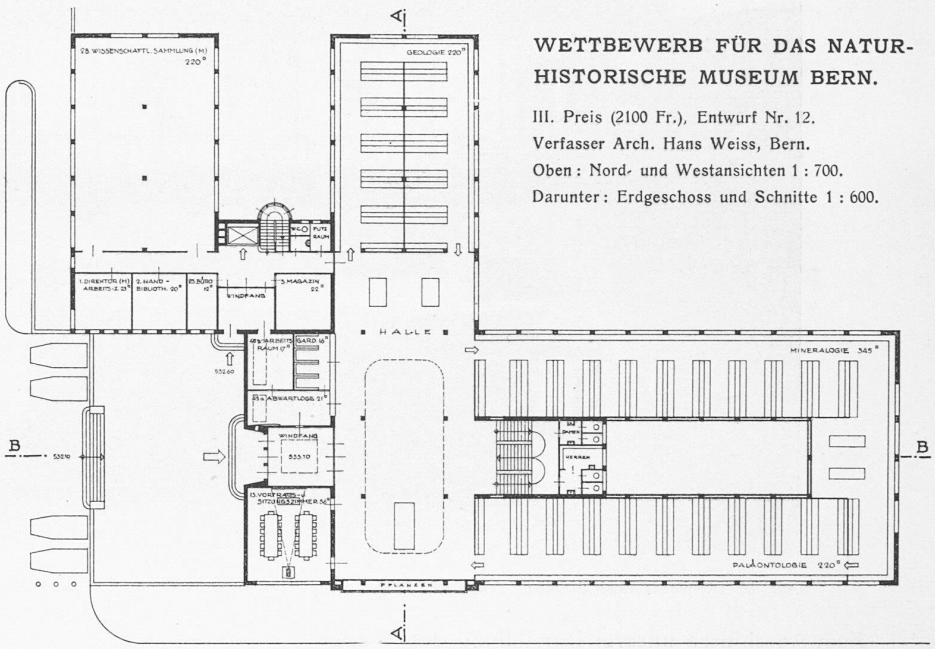
**Download PDF:** 14.12.2025

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



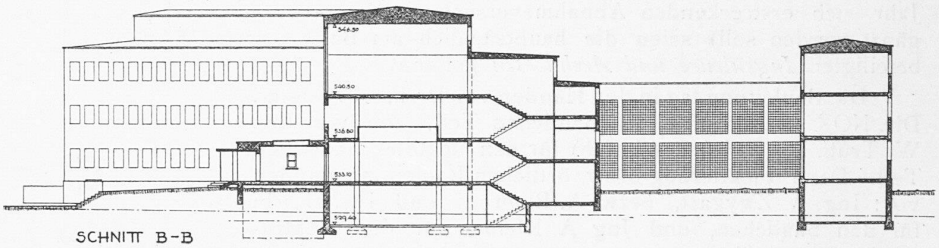





**WETTBEWERB FÜR DAS NATURHISTORISCHE MUSEUM BERN.**

III. Preis (2100 Fr.), Entwurf Nr. 12.
Verfasser Arch. Hans Weiss, Bern.
Oben: Nord- und Westansichten 1 : 700.
Darunter: Erdgeschoss und Schnitte 1 : 600.

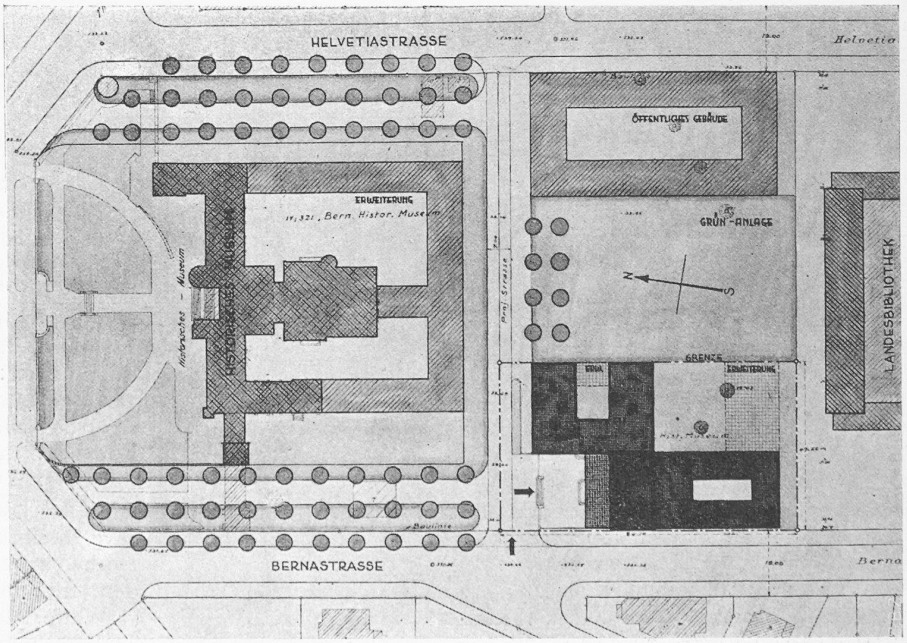



Wasserfassung, Stollen und Wasserschloss obere Stufe: A. Baumann, vorm. Baumann & Stiefenhofer (Wädenswil); Staumauer Rempen, Trebsenbachzuleitung, Aabrücke: Locher & Cie. (Zürich); Zentrale Rempen, Druckstollen u. Wasserschloss untere Stufe: Prader & Cie., vorm. Simonett & Cie. (Zürich); Zentrale Siebnen, Unterwasserkanal u. a.: J. J. Rüegg & Cie. (Zürich).

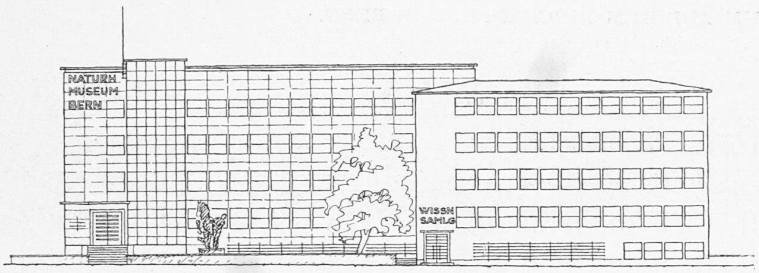
## Wettbewerb für das Naturhistorische Museum Bern.

(Schluss von Seite 313.)

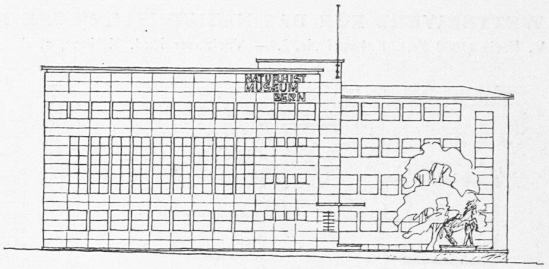
*Entwurf Nr. 12. „Albrecht von Haller".* — Um die stark ausgesprochene Nordaxe des geplanten Baues zum Ausdruck zu bringen, schlägt der Verfasser die Abtrennung eines 19 m breiten Streifens vom Grundstück des Historischen Museums vor. Dieser Vorschlag ist undurchführbar. Der Grundriss entwickelt sich auf einem Axenkreuz, dessen Mittelpunkt die Haupthalle mit den Grossäugern bildet. Die Halle reicht durch zwei Geschosse; in der Mittelaxe ist das grosse Walskelett aufgehängt. Die umlaufende Galerie würde bei dem grossen Westfenster besser unterbrochen, was diesem grossen Pflanzenfenster nach innen eine besondere Wirkung sichern würde. Der eine Teil der Schausammlungen entwickelt sich in der Hauptaxe um einen schmalen Lichthof herum, der andere in einem Querflügel nach Osten. Der Rundgang wird auf diese

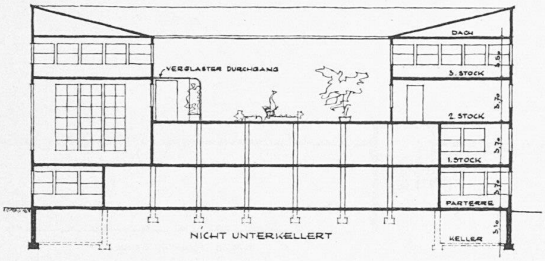



III. Preis, Entwurf Nr. 12. — Arch. Hans Weiss, Bern. — Lageplan 1 : 2000.




FASSADE GEGEN DIE BERNASTR.

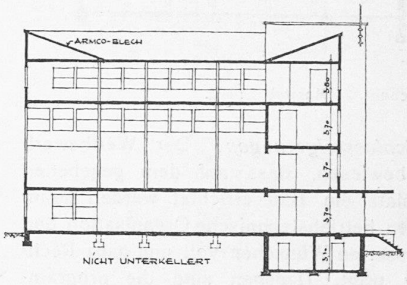


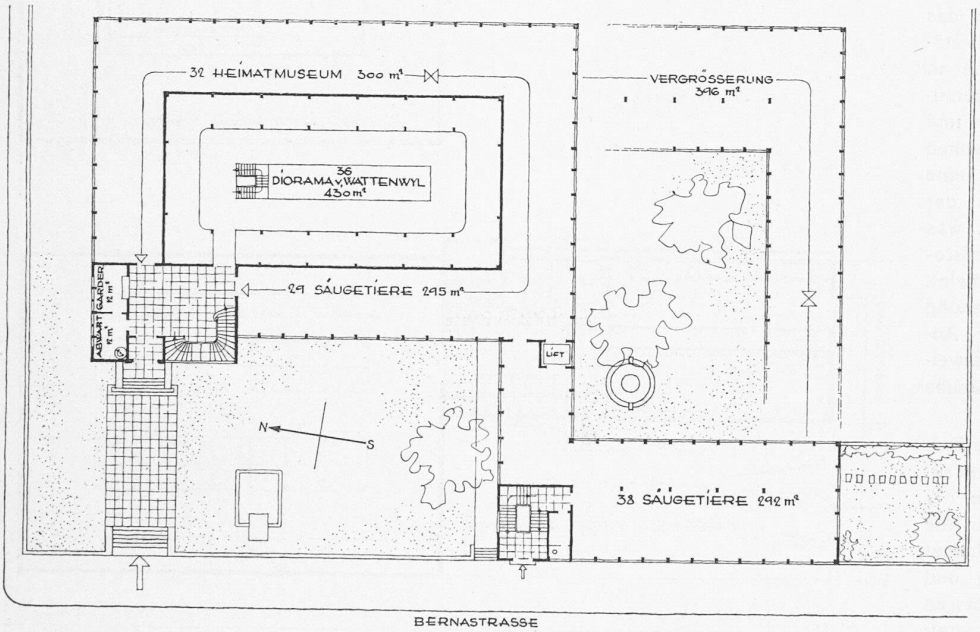

LÄNGSSCHNITT

IV. Preis (1800 Fr.),
Entwurf Nr. 4.
Arch. Steffen & Studer, Bern,
mit E. Balmer, Arch., Bern.

Oben: Nord- und Westfassade.
Masstab 1 : 700.
Darunter Schnitte und
Erdgeschoss, Masstab 1 : 600.




QUERSCHNITT




Weise reizvoll und abwechslungsreich, die vorgeschlagene Erweiterung schliesst sich an dieses System allerdings nicht organisch an. Die Haupttreppe ist in ihren unteren Läufen nicht genügend belichtet. Die wissenschaftlichen Sammlungen mit den Verwaltungsräumen sind in zweckmässiger Weise in einem besonderen Flügel, der sich nördlich vorschiebt, untergebracht. Die Werkstätten des Präparators liegen nicht günstig im Untergeschoss dieses Flügels.

Der stark aufgelöste Grundriss verursacht erhöhte Kosten und ergibt einen zu stark unterteilten Massenaufbau, was sich insbesondere bei der Dachdurchbildung ausdrückt. Der Vorbau auf der Nordseite gibt unerwünschte Ueberschneidungen. Der Wechsel an Fensterformen überzeugt nicht. — Umbauter Raum 24838 m³.

*Entwurf Nr. 4. „Schauen und Wissen".* — Der Haupteingang in der nordwestlichen Ecke des zurückliegenden Bauteiles liegt exzentrisch, dadurch werden zwei Treppen erforderlich. Die Nebentreppe erschliesst die in den Obergeschossen gelegenen Verwaltungsräume. Das Präparatorium liegt ungünstig im Untergeschoss. Im Erdgeschoss, 1. und 2. Obergeschoss ist die zoologische, im 3. Obergeschoss die mineralogische Sammlung untergebracht. Die Sammlungen sind reizvoll gruppiert, was als besonderer Vorzug dieses Projektes zu bezeichnen ist. Die wissenschaftliche Abteilung ist im Nebenflügel klar abgetrennt. Als sehr reizvoll darf der auf der Höhe des 2. Obergeschosses gelegene, nach oben offene Innenhof bezeichnet werden, der für die Aufstellung von Aquarien, Terrarien, Pflanzen und Brunnen benützt werden kann. Die Haupttreppe ist nicht befriedigend gelöst und die Eingangspartie sehr eng. Der Vortragsaal unterbindet in einem Geschoss die Zirkulation. In architektonischer Beziehung sind die unentschiedenen Gegensätze im Aufbau zu bemängeln. Der Treppenturm befriedigt ebenfalls nicht. Der Vorschlag für die Erweiterung ist zweckmässig. Umbauter Raum 21898 m³.

*Entwurf Nr. 2. „Meteor".* — Der Verfasser zerlegt den Bau in zwei Teile. In einem zurückgelegten Flügel parallel zur Strasse befinden sich Eingangshalle und Treppe, Vortragsaal, Verwaltungsräume und die wissenschaftlichen Abteilungen. Die Schausammlung ist in vier Geschossen um einen gedeckten Lichthof herum untergebracht, das Diorama im untersten Geschoss, die Abteilung für Mineralogie und Geologie im obersten Geschoss. Im Lichthof verbindet eine einseitige Rampe die beiden Geschosse für Zoologie. Der Rampe gegenüber ist das grosse Walskelett in geschickter Weise einseitig aufgehängt. Die Räume des Präparators liegen günstig im obersten Geschoss.

Der durch die beiden Bauteile entstehende nach N. und W. offene Winkel ist vom städtebaulichen Gesichtspunkt aus zu begrüssen, architektonisch ist jedoch dieses Motiv nicht zu genügender Wirkung gebracht. Die vorgeschlagene Erweiterung nach Norden greift auf fremdes Gelände über. Umbauter Raum 23036 m³.

*

Nach Abwägung der Vorzüge und Nachteile der einzelnen Entwürfe beschliesst das Preisgericht folgende *Rangordnung:* Nr. 6, 16, 12, 4, 2, 14, 13.

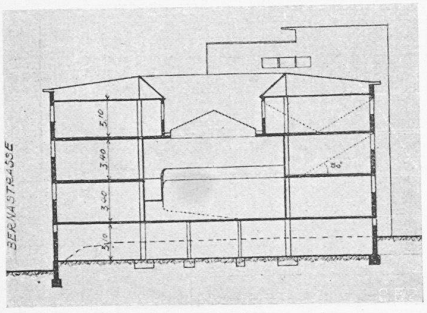
Weiter wird beschlossen, fünf Preise zu erteilen und folgende Abstufungen vorzunehmen: 3500, 2600, 2100, 1800, 1500 Fr.

Zum Ankauf mit dem Betrage von 1000 Fr. wird der Entwurf Nr. 14, Kennwort „Rundgang", empfohlen.

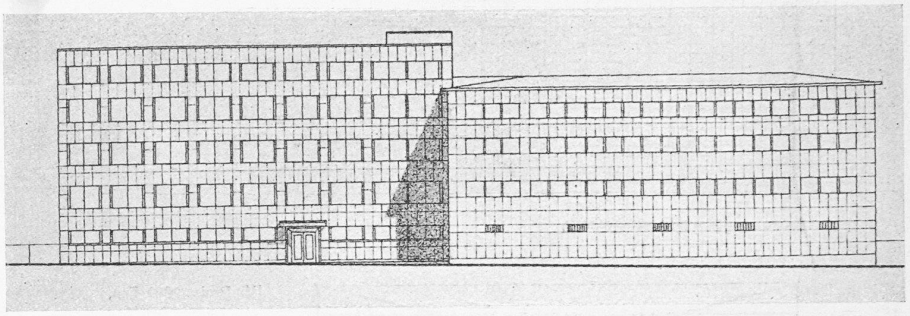
Sollte es sich herausstellen, dass einer der Preisträger am Wettbewerb nicht teilnahmeberechtigt ist, so rücken die in der Rangordnung nachfolgenden Projekte nach; der Antrag auf Ankauf einer Arbeit würde in diesem Falle wegfallen.

## WETTBEWERB FÜR DAS NATURHISTORISCHE MUSEUM AUF DEM KIRCHENFELD IN BERN.

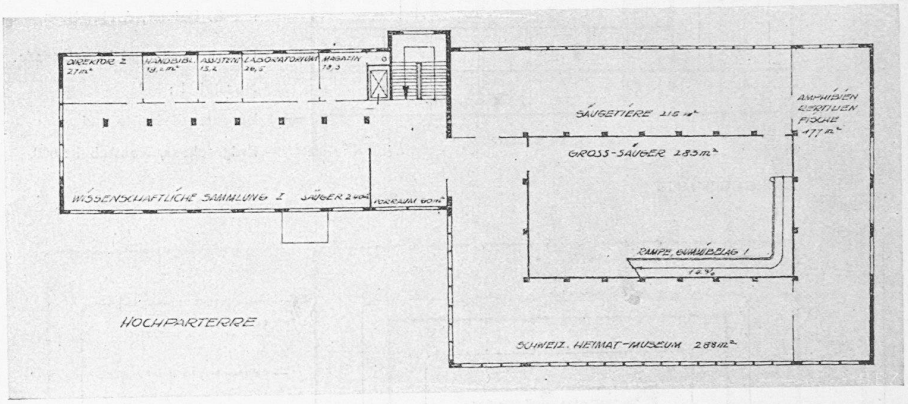
V. Preis (1500 Fr.), Entwurf Nr. 2. — Verfasser Rud. M. Joss, stud. arch. E. T. H., Zürich.

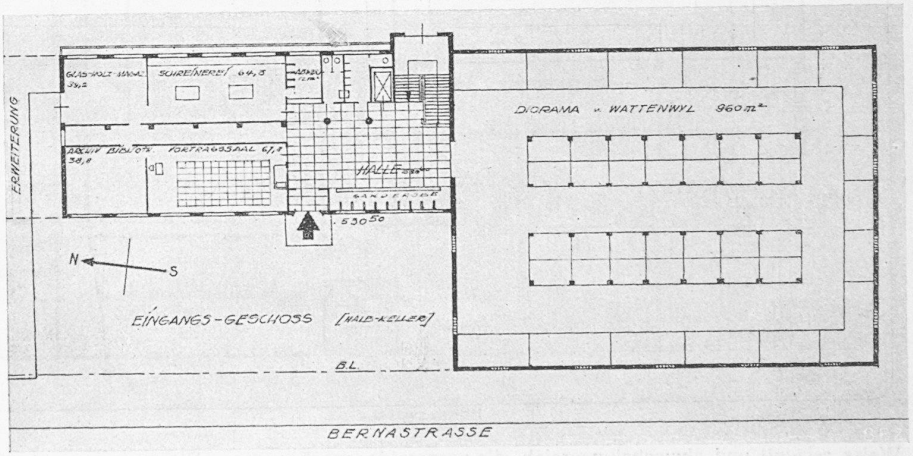



Querschnitt. — Masstab 1 : 600.



Westfassade an der Bernastrasse. — Masstab 1 : 600.




Entwurf Nr. 2. Grundrisse vom Erdgeschoss und Hochparterre. — Masstab 1 : 600.

*Schlussfolgerungen:* Der Wettbewerb hat bewiesen, dass auf dem gegebenen Bauplatz ein Bau errichtet werden kann, dessen betriebstechnische Organisation den geäusserten Wünschen voll und ganz Rechnung trägt. Dagegen sind die programmatischen Anforderungen nur schwer mit der in Aussicht genommenen Bausumme in Uebereinstimmung zu bringen, was das Durchschnittsergebnis zahlenmässig bestätigt. Es empfiehlt sich, östlich eine in Nord-Süd-Richtung längsgestreckte, rechteckige, grosse Freifläche anzustreben und vom Büchermagazin bis zum Historischen Museum auszudehnen. Ebenso ist eine Rückverlegung des Baukörpers von der Bernastrasse dringend zu empfehlen, was auch für Erweiterungsbauten des Historischen Museums zweckmässig erscheint. Aus diesem Grunde wäre bei der Planung von Erweiterungsbauten ein direkter Anschluss in gleicher Flucht mit den Erweiterungsbauten des Historischen Museums anzustreben.

Der an erster Stelle preisgekrönte Entwurf kann, trotz bemängelter Baukostenhöhe und nicht genügendem Studium der Erweiterungsmöglichkeit, als eine für die Ausführung geeignete Grundlage bezeichnet werden. Die einfache Körperbildung und Gesamtdisposition des Entwurfes lassen eine Einschränkung der Baukosten betreffend des Ausmasses ohne Einbusse des Grundgedankens und der Qualität leicht durchführen. Das Preisgericht beschliesst daher, dem Burgerrat der Stadt Bern den Entwurf Nr. 6 zur Ausführung zu empfehlen und ihm vorzuschlagen, den Verfasser zur Weiterbearbeitung und Aufstellung einer ausführlichen Kostenaufstellung heranzuziehen.

Nach erfolgter Verlesung und Genehmigung des Berichtes werden durch Eröffnung der Umschläge folgende Verfasser ermittelt:

I. Preis (3500 Fr.): Nr. 6, Werner Krebs & Hans Müller, Arch., Zürich.

II. Preis (2600 Fr.): Nr. 16, Emil Hostettler, Architekt, Bern.

III. Preis (2100 Fr.): Nr. 12, Hans Weiss, Architekt, Bern.

IV. Preis (1800 Fr.): Nr. 4, Steffen & Studer, Architekten, mit E. Balmer, Architekt, Bern.

V. Preis (1500 Fr.): Nr. 2, Rudolf M. Joss, stud. arch. E. T. H., Zürich-Bern.

Bern, den 8. September 1931.

Das Preisgericht:

Architekten R. v. Sinner, Otto Salvisberg, P. Bonatz, R. Christ.
R. Marcuard, Dr. Ed. Gerber, Prof. F. Baumann.
Architekten Max Egger, F. Hiller (als beratende Mitglieder).

*Anmerkung der Redaktion.* Vorstehende Prämiierung ist aus Bewerberkreisen von verschiedenen Seiten hinsichtlich des I. und III. Preises beanstandet worden, und zwar:

I. Preis, Entwurf Nr. 6 ist programmwidrig durch erhebliche Kubus-, bezw. Kostenüberschreitung, Baulinienüberschreitung durch Grossäugersaal an der Bernastrasse, Erweiterung auf fremdem Grundstück. — Hierzu wird von seiten des Preisgerichts erklärt, dass bis auf einen *alle* Entwürfe die Kostensumme überschritten haben, dass übrigens in der Fragenbeantwortung diese Programmforderung gemildert worden sei. Die Baulinienüberschreitung könne laut bernischer Bauordnung grundsätzlich von Fall zu Fall bewilligt werden. Die Erweiterung hätten zahlreiche Entwürfe durch Aufstockung vorgesehen, was auch bei Entwurf Nr. 6 ohne weiteres möglich sei.

III. Preis, Nr. 12: Der Entwurf ist mit seinem Haupteingang architektonisch auf eine Allee auf fremdem Grundstück eingestellt, somit auf eine illusorische Voraussetzung, mit deren Unerfüllbarkeit auch der an sich schöne Baugedanke sinnlos wird. — Antwort: Die baukünstlerischen

Qualitäten eines Entwurfs werden nicht berührt durch derartige Erwägungen wirtschaftlicher Natur.

Schliesslich sei noch bezüglich des V. Preises, Entwurf Nr. 2, hingewiesen auf das grundsätzliche Verbot der Teilnahme eines Angestellten an einem Wettbewerb, an dem sein Chef als Preisrichter tätig ist. Die besondern Beziehungen bezw. Kenntnisse der künstlerischen Ansichten des Chefs, auf die sich dieses Verbot gründet, treffen wohl auf den Schüler hinsichtlich seines Lehrers auch zu, weshalb auch Studierende die Beteiligung an den betreffenden Konkurrenzen besser meiden sollten.

Diese Bemerkungen greifen selbstverständlich einem bezüglichen Entscheid der Wettbewerbskommission des S. I. A. in keiner Weise vor; sie sind nur deshalb jetzt schon hier angebracht worden, weil es für die Interessenten leichter ist, sich gerade angesichts des Wettbewerbs-Ergebnisses ein eigenes Urteil zu bilden. C. J.

## Baubudget 1932 der Schweizer. Bundesbahnen.

Dem Voranschlag der S. B. B. für das Jahr 1932 entnehmen wir die folgenden Angaben über die vorgesehenen wichtigsten Ausgabeposten, soweit sie zu Lasten der Baurechnung fallen. Dazu kommen noch 13 805 200 Fr. zu Lasten der Betriebsrechnung.

| | |
|---|---|
| *Bau neuer Linien* | — Fr. |
| *Neu- und Ergänzungsbauten an bestehenden Linien:* | |
| Elektrifikation | 6 848 000 Fr. |
| Generaldirektion | 23 000 Fr. |
| Kreis I | 10 799 100 Fr. |
| Kreis II | 10 267 300 Fr. |
| Kreis III | 8 281 600 Fr. |
| *Rollmaterial* | 32 540 000 Fr. |
| *Mobiliar und Gerätschaften* | 1 240 000 Fr. |
| *Hilfsbetriebe* | — 35 782 300 Fr. |
| *Verwendungen auf Nebengeschäfte* | 38 234 900 Fr. |
| | 72 451 600 Fr. |

Bei den Rubriken „Elektrifikation", „Hilfsbetriebe" und „Verwendungen auf Nebengeschäfte" ist ein direkter Vergleich mit dem Vorjahre nicht ohne weiteres möglich, weil eine Aenderung der Rubrizierung eingetreten ist. Um die Betriebskosten der Kraftwerke und der Werkstätten richtig erfassen zu können, sollen diese Betriebe in der Jahresrechnung künftig als Nebengeschäfte behandelt werden. Die Anlagekosten der Kraftwerke mussten daher aus den Rubriken „Elektrifikation" und jene der Werkstätten aus der Rubrik „Hilfsbetriebe" ausgeschieden und zu den in unserer Aufstellung bisher nicht enthaltenen „Nebengeschäften" übertragen werden. Die Gesamtkosten für die Elektrifikation betragen mit den unter diese Rubrik verrechneten Ausgaben 9 402 500 Fr. oder 3 388 000 Fr. weniger als im Vorjahr. In der Rubrik „Hilfsbetriebe" verbleibt nach Ausscheiden der Werkstätten nur noch die Materialverwaltung. Die Nebengeschäfte umfassen nunmehr drei Kraftwerke, die Werkstätten, den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee und die Werft in Romanshorn.

Unter den Elektrifikations-Arbeiten sind als grössere Posten aufgeführt: für die Fahrleitungen Delsberg-Delle 700 000 Fr., Bern-Luzern 200 000 Fr., Zürich-Affoltern-Zug 900 000 Fr., Wallisellen-Uster-Rapperswil und Uznach-Ziegelbrücke 900 000 Fr., Ziegelbrücke-Linthal 400 000 Fr. Die Abänderung der Schwachstrom-Anlagen auf diesen Strecken wird 2 293 000 Fr., die Herstellung des Lichtraumprofils 658 000 Fr. erfordern.

Aus den für die drei Kreise aufgeführten Bauausgaben seien die folgenden wichtigsten Posten (mit über 200 000 Fr. zu Lasten der Baurechnung) erwähnt. Im *Kreis I* an die Erweiterung der Bahnhöfe Genf 1 700 000 Fr., Neuenburg 900 000 Fr., Delsberg 230 000 Fr. und Bern (Verlegung des Stückgüterbahnhofs nach Weiermannshaus) 2 250 000 Fr., sowie der Stationen Siders 270 000 Fr. und Les Hauts-Geneveys 350 000 Fr.; an die zweiten Geleise Riddes-Sitten 350 000 Fr., Ependes-Yverdon 1 050 000 Fr., Choindez-Courrendlin 420 000 Fr., Zollikofen-Münchenbuchsee 480 000 Fr. und Freiburg-Düdingen 620 000 Fr.; ferner an die Verlegung der Kantonsstrasse zwischen St-Saphorin und Vevey 250 000 Fr. Im *Kreis II* an den neuen Rangierbahnhof Basel 1 700 000 Fr., an die Erweiterung der Bahnhöfe Basel 250 000 Fr. und Lugano 570 000 Fr.; an die Erstellung der zweiten Geleise auf den Strecken Solothurn-Lengnau 210 000 Fr., Lenzburg-Wohlen 280 000 Fr., Baar-Zug 330 000 Fr. und Al Sasso-Rivera-Bironico 2 270 000 Fr., ferner an die Erstellung einer Strassenunterführung in Liestal 250 000 Fr., an den Umbau der Reussbrücke bei Mellingen 360 000 Fr. und an die Verlegung der Linie beim Riale d'Arbedo (zwischen Castione und Bellinzona) 370 000 Fr. Im *Kreis III* an die Erweiterung der Bahnhöfe Brugg 500 000 Fr., Zürich 1 400 000 Fr., Wädenswil 500 000 Fr., Winterthur 476 000 Fr. und Wil 200 000 Fr. sowie der Station Zürich-Letten 200 000 Fr.; an die zweiten Geleise Richterswil-Pfäffikon (Schwyz) 500 000 Fr., Pfäffikon-Siebnen 750 000 Fr., Flums-Mels 750 000 Fr. und Uzwil-Flawil 280 000 Fr. Unter *Nebengeschäfte* sind an grössern Posten enthalten: An die Erstellung einer thermischen Reserve-Anlage in Rupperswil 1 500 000 Fr., an die Erweiterung des Unterwerkes Seebach 439 000 Fr., an das Unterwerk Delsberg 300 000 Fr., an den Umbau eines Passagier-Motorschiffes auf dem Bodensee 300 000 Fr.

Beträchtlich sind wiederum mit 32 Mill. Fr. die Ausgaben für *Rollmaterial*. An grössern Aufwendungen sind zu erwähnen: Für das im Jahre 1931 bestellte Rollmaterial 6 805 000 Fr. an 25 Schnellzugslokomotiven, 504 000 Fr. an fünf Rangierlokomotiven, 5 342 000 Fr. an 86 vierachsige Personenwagen, 1 831 000 Fr. an 320 Güterwagen; für das 1932 zu bestellende Rollmaterial: 1 290 000 Fr. an vier schwere Gebirgslokomotiven, 3 500 000 Fr. an weitere 86 vierachsige Personenwagen, 2 200 000 Fr. an 300 Güterwagen, und 3 000 000 Fr. für die Ausrüstung von Güterwagen mit der Drolshammerbremse.

*Betriebsausgaben.* Die Gesamtausgaben für 1932 werden auf 288,4 Mill. Fr. bemessen und bleiben damit um 3 Mill. Fr. oder 1,03 % unter den Aufwendungen des Jahres 1930 und um 1,2 Mill. Fr. oder 0,43 % unter dem Voranschlag für 1931. Nach den Ergebnissen der ersten neun Monate des Jahres 1931, die eine Minderausgabe von rund 4 Mill. Fr. aufweisen und dank des Bestrebens der Verwaltung, die Betriebsausgaben nach Möglichkeit einzuschränken, dürfte bei abnehmendem Verkehr eher eine grössere Einsparung als die angenommene zu erwarten sein.

## MITTEILUNGEN.

**Schweizerisches Luftverkehrswesen.** Nach dem Geschäftsbericht des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements wurden im Jahre 1930 im Luftverkehrsnetz der Schweiz folgende *internationalen Fluglinien* betrieben: 1. Genf-Zürich-München-Wien (-Budapest) (Balair und Lufthansa); 2. Genf-Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam (Balair/Lufthansa); 3. Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin (Ad Astra und Lufthansa); 4. Basel-Zürich-München-Prag (Ad Astra); 5. Zürich-Basel-Paris (-London) (Imperial Airways Ltd.); 6. Basel-Paris (-London) (Imperial Airways Ltd.); 7. Basel-Genf-Marseille (Lufthansa); 8. Stuttgart-Genf-Marseille (Lufthansa); 9. Genf-Lyon (-Paris) (Air Union); 10. Genf-Paris (Star); 11. Zürich-Stuttgart (-Frankfurt) (Lufthansa); 12. Zürich-Innsbruck (-Salzburg-Wien) (ab 5. IX. Zürich-Salzburg direkt) (Oelag); 13. Genf-Lausanne-Bern-Zürich (Ad Astra); 14. Lausanne-La Chaux-de-Fonds-Basel (Ad Astra); 15. Basel-Bern-Lausanne-Genf (Ad Astra/Alpar); 16. Bern-Biel-Basel (Alpar); 17. Basel-Zürich-St. Gallen (Balair); 18. Luzern-Basel (Balair); 19. Ouchy-Evian (Air Union); 20. Basel-Cherbourg (nur Post) (Balair/Cidna/Air Union). Als einzige dieser Linien war Genf-Lyon (9) während des ganzen Jahres, die Linie 8 vom 1. Mai bis 31. Dezember in Betrieb. Die von den schweizerischen Unternehmungen (Ad Astra, Balair und Alpar) beflogenen Strecken des oben erwähnten Liniennetzes weisen eine Länge von 4400 km gegenüber einer solchen von 3538 km im Jahre 1929 auf. Für die Beratungen der schweizerischen Interessenten über die Weiterentwicklung des Luftverkehrsnetzes wurde ein neues Verfahren eingeführt, wobei der Schweizerische Aero-Club als neutrales Verhandlungsorgan die Organisation des allgemeinen Meinungsaustausches übernommen hat.

In bezug auf Regelmässigkeit und Pünktlichkeit im Linienbetrieb während der Hauptverkehrsperiode (1. Mai bis 31. Oktober) muss leider gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine kleine Verschlechterung festgestellt werden, deren Ursache in der anhaltend ungünstigen Witterung während eines Teils der Saison zu suchen ist. Die durchschnittliche Regelmässigkeit in der Durchführung der Kurse erreichte 94,4 % (1929: 97,4 %) und die Pünktlichkeit des Eintreffens (mit 30 Minuten Toleranz) 78,5 % (1929: 84,9 %). Die Flugleistungen auf dem vorgenannten Liniennetz betrugen während der Hauptverkehrsperiode 1 616 400 Flugkilometer