Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 125/126 (1945)
Heft: 22

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: 02.10.2025

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

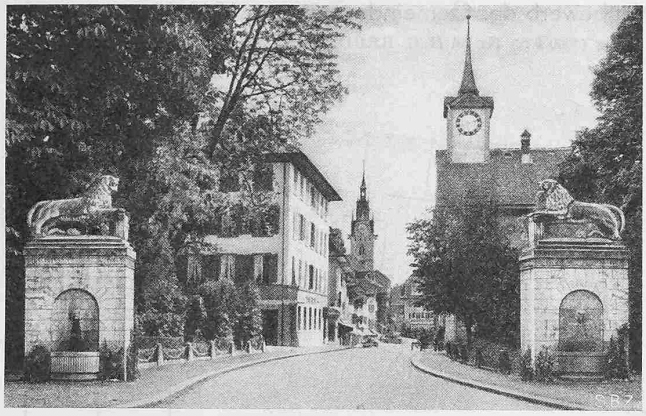


Abb. 2. Stadteingang bei der unteren Promenade

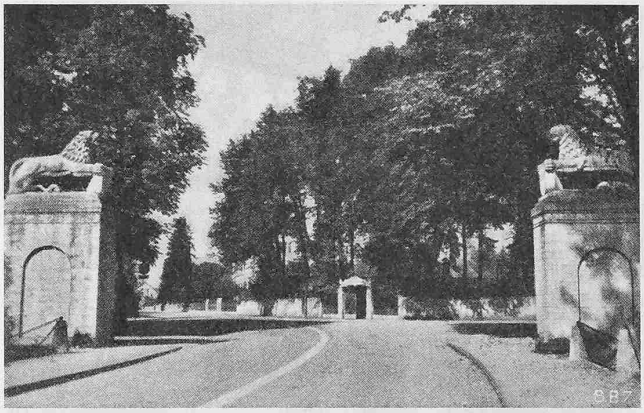


Abb. 3. Stadtausgang gegen Aarburgerstrasse

grossièrement être prévu par le calcul. Mr. Gaden nous montre de façon magistrale que ce stade est définitivement dépassé.

Le volume est pourvue d'une excellente préface due à la plume de Mr. P. Oguey, professeur à l'Ecole d'Ingénieurs de Lausanne.

P. de Haller

Wettbewerb der Einwohnergemeinde Zofingen

zur Erlangung von Entwürfen für

ein Bezirksverwaltungsgebäude, ein Gebäude der Städtischen Werke, die Erweiterung der Gewerbeschule und die Neugestaltung des Verkehrsplatzes beim untern Stadteingang in Zofingen

Fast 30 Jahre sind es her, seit Zofinger Baufragen zum letzten Mal hier behandelt wurden: Bd. 70, S. 234* (1917) zeigt die Ergebnisse des Wettbewerbes, der damals um einen Gesamt-Ueberbauungsplan veranstaltet worden ist. Im nächsten Bd. 71, S. 167* (1918) finden sich die Vorschläge im Wettbewerb um einen Zierbrunnen, den die «Zofingia» der Stadt schenken wollte, und es ist heute noch erfreulich zu lesen, wie das Preisgericht den programmwidrigen Entwurf der Architekten Müller & Freytag zum Ankauf und zur Ausführung empfahl: die beiden Löwen am nördlichen Stadteingang, dem unteren Tor, die dann auch ausgeführt worden sind (Abb. 2 und 3). Diese Zone, am Rande des alten Stadtkerns, war auch im Wettbewerb von 1944/45 wieder zu bearbeiten. Zwar lag der Schwerpunkt der Aufgabe an der nordöstlichen Ecke des Altstadt-Rings: dort, wo dieser im Uebersichtsplan Abb. 1 die beiden Lücken aufweist, durfte er durch die Neubauten wieder geschlossen werden, und nördlich der unteren Promenade stand das in Abb. 1 mit 754 und 755 bezeichnete «Häfliger-Areal» für Bauten zur Verfügung.

In den einzelnen Teilen der Wettbewerbaufgabe verlangte das Programm zur Hauptsache was folgt.

Bezirksverwaltungsgebäude: Räume für Kantonspolizei, Bezirksamt und Bezirksverwaltung, als geschlossene Abteilung im Erdgeschoss, sodann Bezirksgericht, Grundbuchamt, Bezirksgeometer, Abwartwohnung. In direkter Verbindung mit diesem Verwaltungsgebäude das Bezirksgefängnis mit zwei Dutzend Zellen (weitgehend nach verschiedenen Kategorien getrennt), Ess- und Schlafraum für Naturalverpfleger, Nebenräume, Wärterwohnung. Die Städtischen Werke beherbergen die mannigfachsten Magazine, Werkstätten, Garagen, Laboratorien, Buchhaltung, Kasse und Verkaufsladen, Kanzlei, Betriebsleitung usw., ferner ebenfalls eine Wohnung. Die Gewerbeschule, im Altstadtring südlich der Ecke Bärengasse/Obere Grabenstrasse gelegen, war zu erweitern um acht bis zehn Räume verschiedener Zweckbestimmung.

Als Bestandteil der Projektierung der Hochbauten war ein Vorschlag verlangt für die Neugestaltung des Verkehrsplatzes bei der Einmündung der beiden Grabenstrassen in die Aarburgerstrasse; also des Gebietes, von dem aus Abb. 2 aufgenommen ist, bzw. das auf Abb. 3 teilweise zu sehen ist. Zum Verständnis der diesbezüglichen Aeusserungen des Preisgerichts verweisen wir auf Abb. 1, sowie auf den Lageplan des Entwurfs im ersten Rang (S. 254), wo alle vorkommenden Strassennamen eingetragen sind.

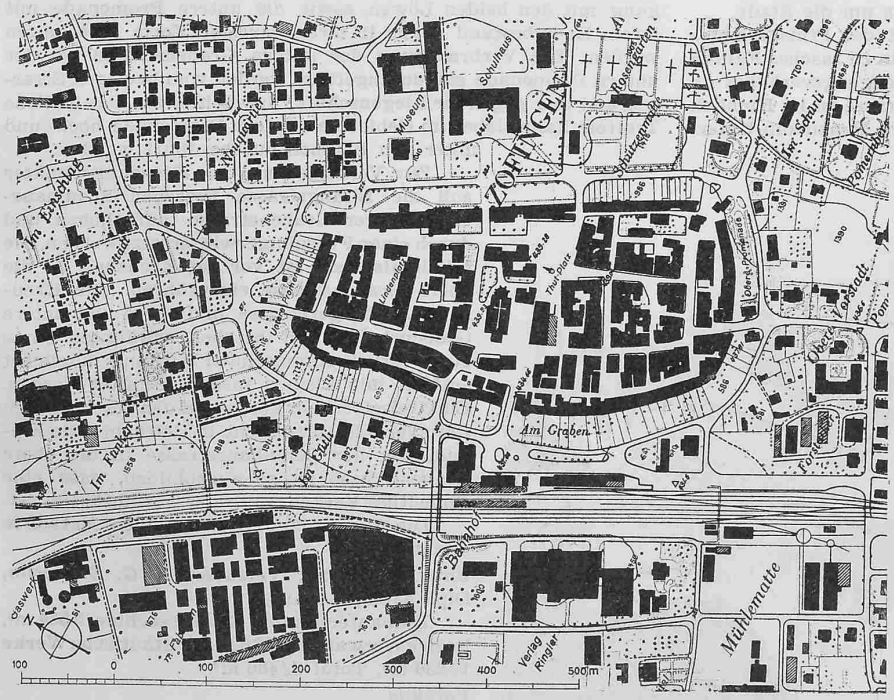


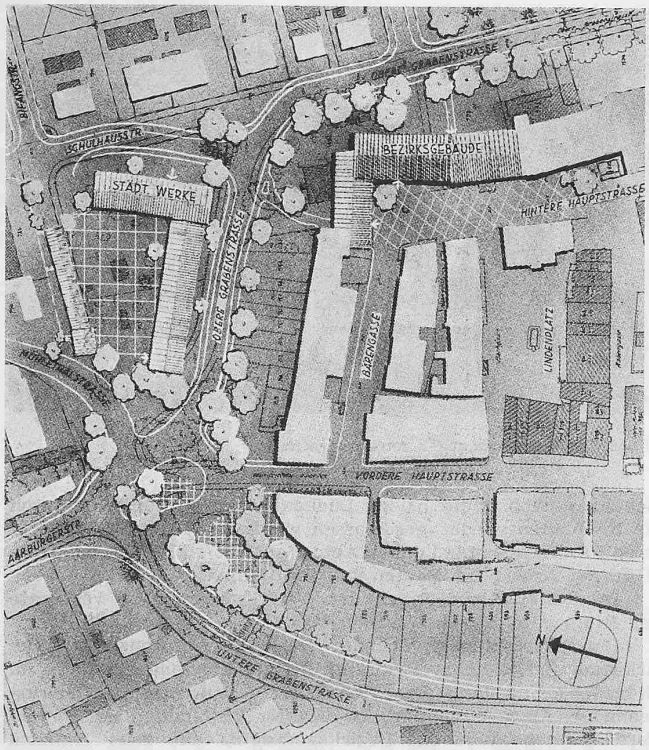
Abb. 1. Ausschnitt aus dem Plan der Gemeinde Zofingen. Masstab 1 : 7500

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Preisgericht versammelt sich zur Beurteilung der Entwürfe am 2. Juli 1945 einschliesslich der Ersatzmänner im Foyer des Stadtsaales in Zofingen. Durch Todesfall schied Vizeammann A. Woodtli aus dem Preisgericht aus; Arch. Otto Pfister, Zürich, ist krankheitshalber verhindert, an den Sitzungen teilzunehmen. Als stimmberechtigte Mitglieder treten die Ersatzmänner Vize-Ammann O. Senn und Arch. Conrad D. Furrer, Zürich, an ihre Stelle. Als Experte für die Verkehrsgestaltung amtet Kantonsingenieur E. Wydler, Aarau.

Zu Beginn der Sitzung erstattet Bau-Verwalter Ing. M. Hool Bericht über das Ergebnis der von der Städtischen Bauverwaltung vorgenommenen Vorprüfung. Aus dem Bericht geht hervor, dass 47 Projekte rechtzeitig eingereicht worden sind. Nach Entgegennahme des Vorprüfungsberichtes beschliesst das Preisgericht, da keine wesentlichen Verstösse vorliegen, sämtliche Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

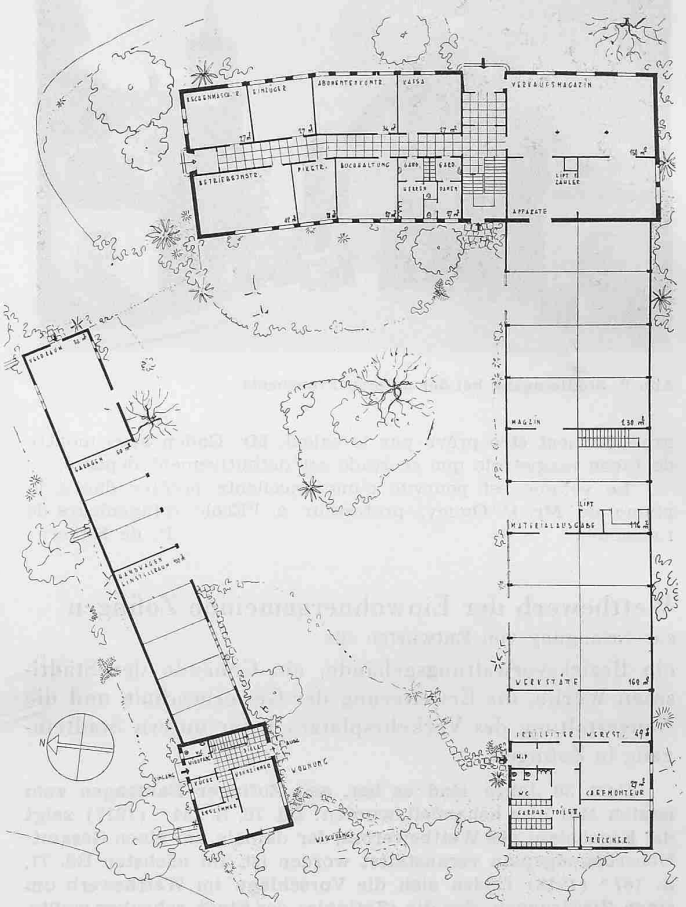
Nach einem individuellen Rundgang prüft das Preisgericht gemeinsam die Projekte und beschliesst folgende Ausscheidungen: erster Rundgang 6, zweiter Rundgang 11, dritter Rundgang 11, vierter Rundgang 4. Für die engere Wahl verbleiben somit 15 Projekte.



Lageplan 1:2500

Wettbewerb der Gemeinde Zofingen 1944/45

1. Preis (4000 Fr.) Nr. 36 H. G. RRÜDERLIN, Dipl. Arch., Aarau



Städtische Werke, Erdgeschoss 1:600

Richtlinien für die Beurteilung

Nach mehrmaliger Prüfung sämtlicher Projekte und Besichtigungen an Ort und Stelle gelangt das Preisgericht zu folgenden Gesichtspunkten für die Beurteilung der Projekte in der engeren Wahl:

Die für Zofingen charakteristische ringförmige Umschliessung der Altstadt durch Grabenstrassen und Grabengärten darf auf keinen Fall durch Neubauten unterbrochen werden. Die Grabengartenverordnung ist zu respektieren. Die gut erhaltene schöne Altstadt verpflichtet zu harmonischer Einordnung der Neubauten im Altstadtgebiet; dies sowohl bezüglich der Massen, wie auch der masstäblichen Gliederung. Eine geschlossene Randbebauung (Ringmauer) soll durchgeführt werden, an Stelle der heutigen Situation mit offenen Bauwichen.

Die Ueberbauung des Häfligerareals ist so zu gestalten, dass sich zwischen Altstadt und Neustadt eine möglichst grosse Freifläche ergibt, als Bestandteil des Grünringes um die Stadt.

Die *Verkehrsregelung* soll nach Ansicht des Preisgerichtes so erfolgen, dass auf Zofinger Stadtgebiet ein zu rasches Fahren nicht möglich ist. Die Führung des Durchgangsverkehrs in beiden Richtungen über die untere Grabenstrasse ist im Hinblick auf die noch lange Zeit nicht korrigierbare Henzmann-Unterführung (beim Bahnhof) und den regen Velo- und Fussgänger-Verkehr zwischen Stadt- und Industriegebiet, Bahnhof und Post abzulehnen. Die Beibehaltung des Rechtsverkehrs für den Durchgangsverkehr über die bestehenden Grabenstrassen bildet für die nächste Zeit die beste und einfachste Verkehrsregelung.

Für die Verkehrsregelung beim *nördlichen Stadteingang* stellt das Preisgericht folgende Richtlinien auf: Der Stadteingang mit den beiden Löwen, sowie die untere Promenade mit ihrem Baumbestand sollen in ihrer heutigen Form beibehalten werden. Die Verbreiterung der untern Grabenstrasse bei der untern Promenade soll durchgeführt werden vom heutigen Strassenrand aus gegen die Liegenschaft Diriwächter zu. Das östliche Trottoir kann dabei im Gebiet der untern Promenade hoch- und unter den Bäumen durchgeführt werden.

Zur Verbesserung des Kreuzungspunktes soll die Bifangstrasse zwischen Schulhaus- und unterer Grabenstrasse aufgehoben und durch einen Fussgängerweg ersetzt werden. Die Mühletalstrasse ist vor der Kreuzung in die obere Grabenstrasse einzuführen. Die Kreuzung Aarburgerstrasse und obere und untere Grabenstrasse soll im oben erwähnten Sinne einer verkehrsbremsenden Wirkung möglichst einfach mit kleinen Inseln gestaltet werden. Ein Kreiselverkehr kommt bei den beschränkten Platzverhältnissen nicht in Betracht. Die Einmündung der Schulhausstrasse in die obere Grabenstrasse ist so auszubilden, dass eine eindeutige Verkehrsführung gewährleistet ist.

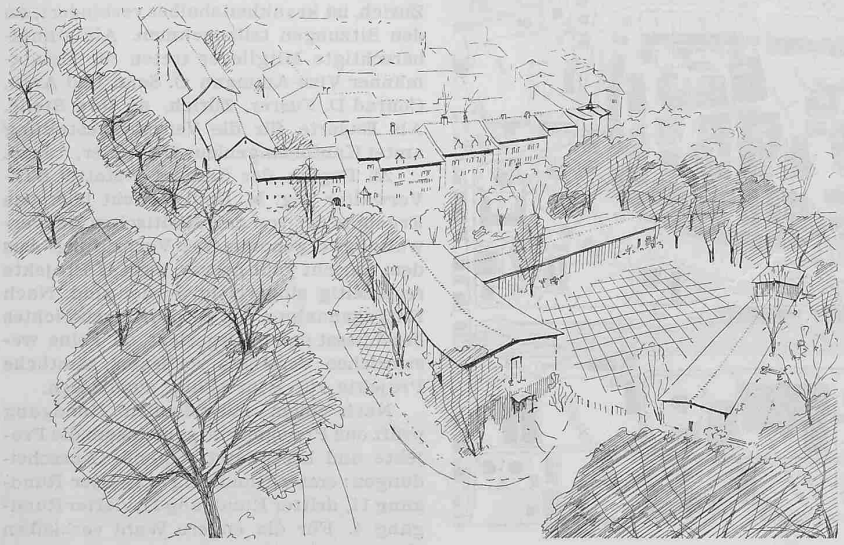
Die Beurteilung der einzelnen Entwürfe lautet:

Entwurf Nr. 36; Verfasser *H. G. Brüderlin*, Dipl. Arch., Aarau.

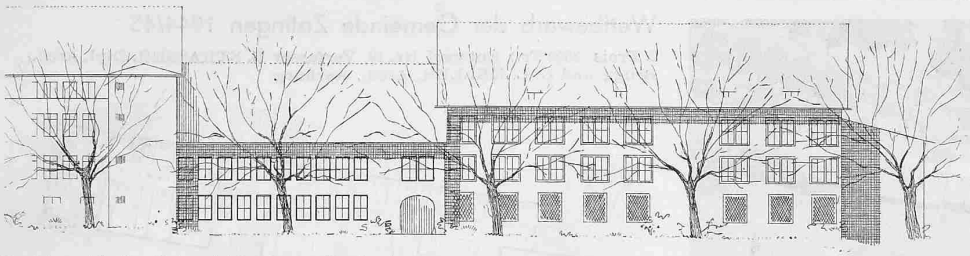
Umbauter Raum: Gewerbeschule 5534 m³, Bezirksverwaltung 13636 m³, Städtische Werke 13230 m³, Total 32400 m³.

Vorzüge

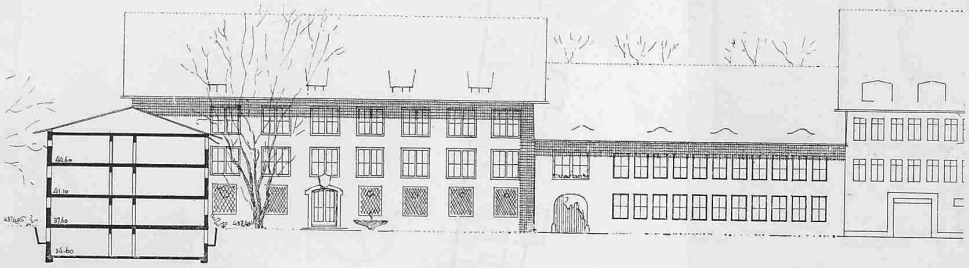
Situation und Verkehrsregelung: Baumas-



Perspektive aus Norden

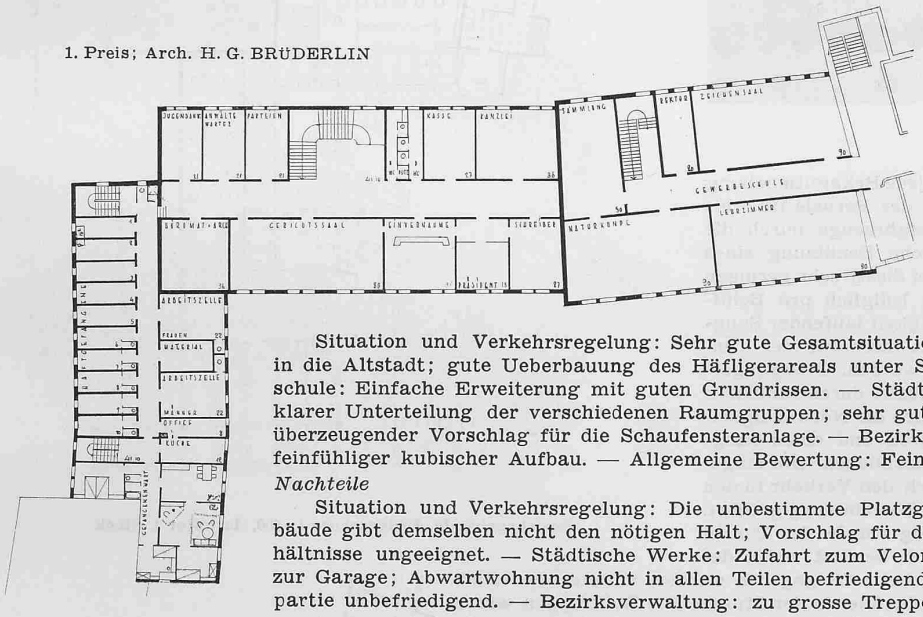


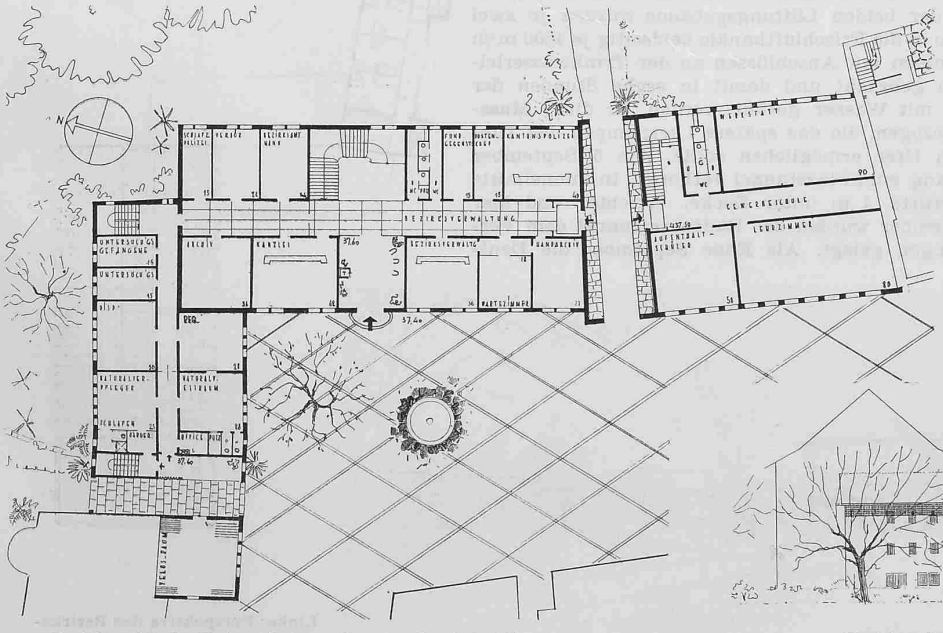
Bezirksgebäude, Ostansicht (oberer Graben)



Bezirksgebäude, Westansicht und Schnitt 1 : 600

1. Preis; Arch. H. G. BRÜDERLIN





Bezirksgebäude, Erdgeschoss und erster Stock 1 : 600

sen mit einfachen, nicht zu hohen Körpern klar abgesetzt und gut abgestuft. — Gewerbeschule: Abstufung und Abknickung wirkt sich architektonisch gut aus. — Bezirksverwaltung: Hauptzugang gut gewählt; Grundriss klar; Architektur einfach, künstlerisch, feinfühlig. — Städtische Werke: Zerlegung in Bureaugebäude, niedrigen Magazintrakt und Remisenbau klar; Grundrisse praktisch gelöst; Baumassen und Architektur mit knappen Höhen gut. — Allgemeine Bewertung: Sehr gute, einfache Lösung der Bauaufgabe, im besonderen für Lage und Gestaltung des Bezirksverwaltungsgebäudes und der Gewerbeschule; günstiger Kubus.

Nachteile

Situation und Verkehrsregelung: Zu starkes Beschneiden der bestehenden Promenaden beim Stadteingang unerwünscht; Baumbestände zu wenig geschont. — Gewerbeschule: Nebeneingang aus Durchfahrt ungünstig; vollwertige disponible Räume fehlen. — Bezirksverwaltung: Treppenhaus ungenügend belichtet; Küche u. Office des Gefangenenwartes zu knapp.

Entwurf Nr. 19; Verfasser *Ernst Strasser,* Dipl. Arch., Brugg und *Gert L. Keller,* Arch., Aarburg. Abb. s. Seite 256 und 257.

Umbauter Raum: Gewerbeschule und Städtische Werke zusammen 18 570 m³, Bezirksverwaltung 11 550 m³, Total 30 120 m³.

Vorzüge

Situation und Verkehrsregelung: Sehr gute Gesamtsituation; vorzügliche Einpassung der Neubauten in die Altstadt; gute Ueberbauung des Häfligerareals unter Schonung des Baumbestandes. — Gewerbeschule: Einfache Erweiterung mit guten Grundrissen. — Städtische Werke: gute Grundrissgestaltung mit klarer Unterteilung der verschiedenen Raumgruppen; sehr gute feinfühlige architektonische Gestaltung; überzeugender Vorschlag für die Schaufensteranlage. — Bezirksverwaltung: Klare Grundrissorganisation; feinfühliger kubischer Aufbau. — Allgemeine Bewertung: Feinfühlige, gut durchgearbeitete Anlage.

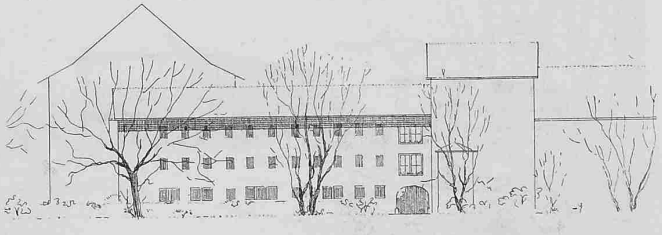
Nachteile

Situation und Verkehrsregelung: Die unbestimmte Platzgestaltung vor dem Bezirksverwaltungsgebäude gibt demselben nicht den nötigen Halt; Vorschlag für die Verkehrsregelung für die Zofinger Verhältnisse ungeeignet. — Städtische Werke: Zufahrt zum Veloraum zu aufwendig; beschränkte Zufahrt zur Garage; Abwartwohnung nicht in allen Teilen befriedigend; stützenlose Ausbildung der Durchgangspartie unbefriedigend. — Bezirksverwaltung: zu grosse Treppenhalle; Abwartwohnung ohne Küche; zu grosses Treppen-Erkermotiv, anschliessend an die offene Vorhalle. (Schluss folgt)

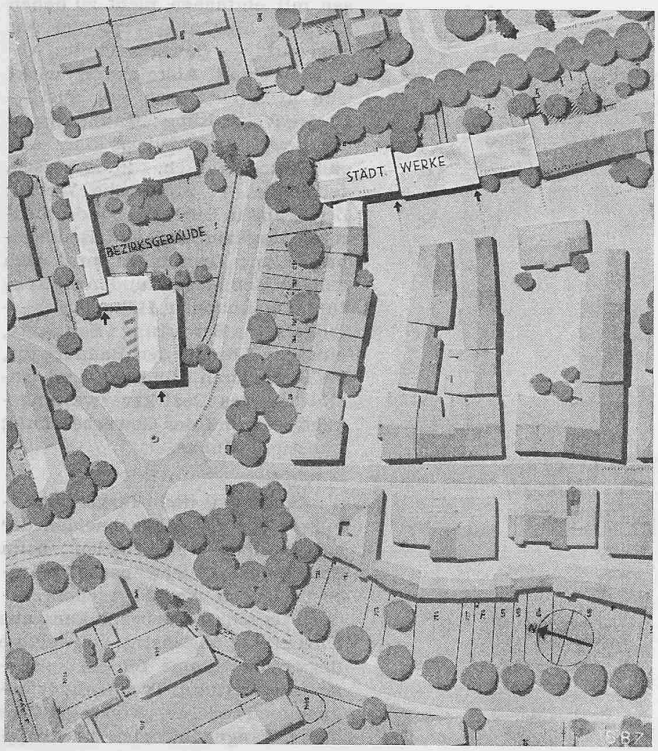
MITTEILUNGEN

Ueber den Maastunnel in Rotterdam während des Krieges enthält Heft 4 von «De Ingenieur» (24. August 1945) einen interessanten, Betriebs-Erfahrungen und Kriegsgeschehen darstellenden Bericht, dem wir folgendes entnehmen. Jegliche Erwähnung des Maastunnels[1]) wurde durch die Deutschen verboten; selbst als der Tunnel am 14. Februar 1942 dem öffentlichen Ver-

[1]) Siehe SBZ Bd. 112, S. 154, 190 (1938); Bd. 113, S. 143* (1939); Bd. 117, S. 278*, 289*, 299* (1941); Bd. 119, S. 195*, 226 (1942).



Bezirksgebäude, Nordansicht

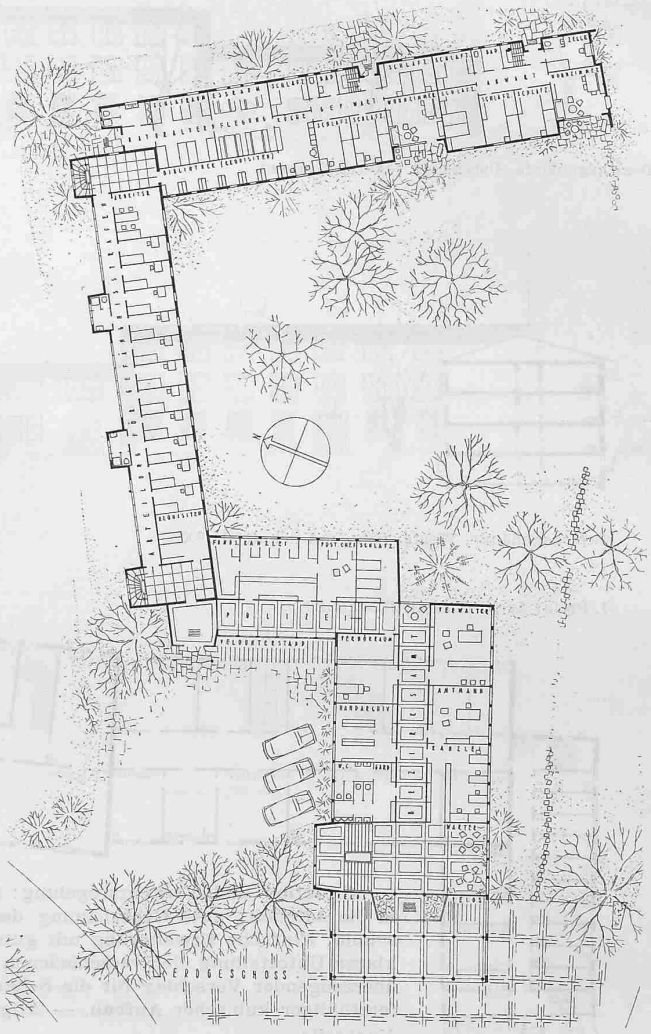


Lageplan 1 : 2500

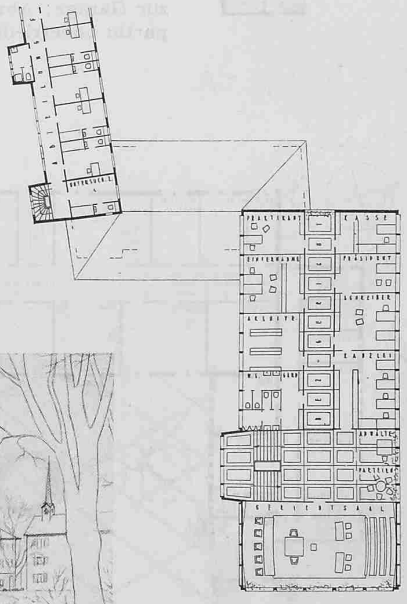
kehr übergeben wurde, war jede Mitteilung, jede Bekanntmachung von Verkehrsbestimmungen untersagt. In der Periode 1942 bis 1944 gingen im Tag im Mittel 1400 Motorfahrzeuge durch die beiden Autotunnel; die maximale stündliche Benützung eines Tunnels betrug dabei 85 Motorfahrzeuge. Bei dieser sehr geringen Verkehrsdichte wurde für die Ventilation lediglich pro Belüftungsabschnitt ein mit kleinster Geschwindigkeit laufender Saug-Ventilator in Betrieb gehalten. Es konnten hierbei in der Tunnelluft kaum Spuren von CO festgestellt werden. Fussgänger- und Radfahrertunnel wurden anfänglich belüftet durch Einblasen mit einem Zentrifugalventilator. Bald tat sich die Notwendigkeit hervor, diese Belüftungsrichtung umzukehren und einen Saug-Ventilator an Stelle des Druckventilators einzubauen. Die eingeblasene Luft hatte im Verein mit dem durch den Verkehr in den Tunnel geschleppten Sand zu unerträglicher Staubbildung geführt. In den ersten Wochen nach der Eröffnung wurde der Tunnel zeitweise von 15 000 Fussgängern pro Stunde benützt, wobei der Radfahrertunnel auch dem Fussgängerverkehr freigegeben werden musste. Der Radfahrerverkehr betrug in Stosszeiten 2500 Fahrräder in der Stunde. Die Rolltreppen waren dadurch auf das stärkste beansprucht. 1943 wurde durch die Deutschen das Unterwassersetzen des Tunnels vorbereitet. In jedes der beiden Lüftungsgebäude wurden je zwei 400 mm-Heberleitungen eingebaut, durch die in die Frischluftkanäle beidseitig je 4800 m³/h Wasser eingelassen werden sollten; zusammen mit Anschlüssen an der Trinkwasserleitung konnte die Fülleistung auf 7800 m³/h gebracht und damit in sechs Stunden der Tunnel, von einem Ufer aus, vollständig mit Wasser gefüllt werden. In diese Massnahmen wurde eine Pumpeinrichtung einbezogen, die das spätere Leerpumpen des Tunnels in 288 Stunden ab einem der beiden Ufer ermöglichen sollte. Am 5. September 1944 wurde dem Betriebspersonal der Zugang zum Flusstunnel verboten. In Tunnelmitte wurden in jeden Autotunnel hölzerne Gerüste, 1 m unter Decke, errichtet und hier Sprengladungen angebracht. Am 19. September wurden der Radfahrertunnel dem Verkehr entzogen und auch hier Sprengladungen gelegt. Als Ende September die Deut-

Wettbewerb der Gemeinde Zofingen 1944/45

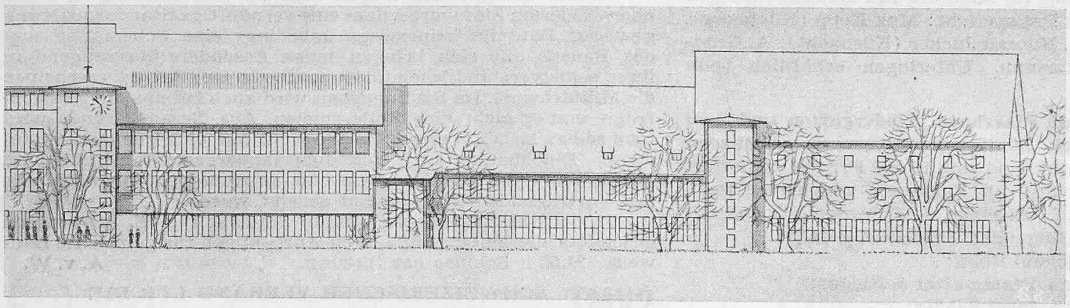
2. Preis (3800 Fr.) Entwurf Nr. 19, Verfasser E. STRASSER, Dipl. Arch., Brugg und G. L. KELLER, Arch., Aarburg



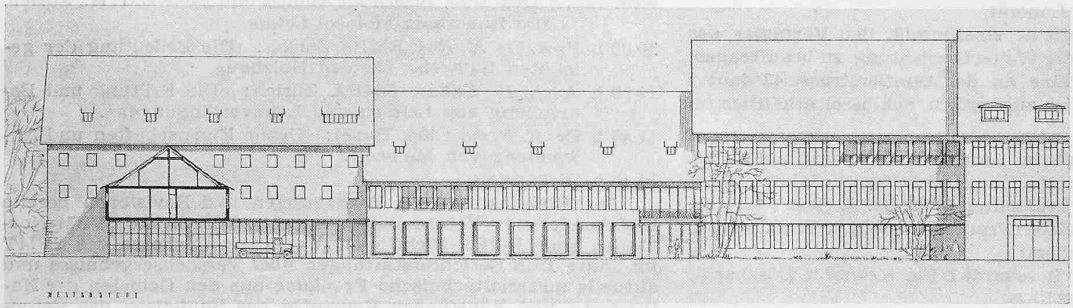
Bezirksgebäude, Erdgeschoss 1 : 600, darunter 1. Stock



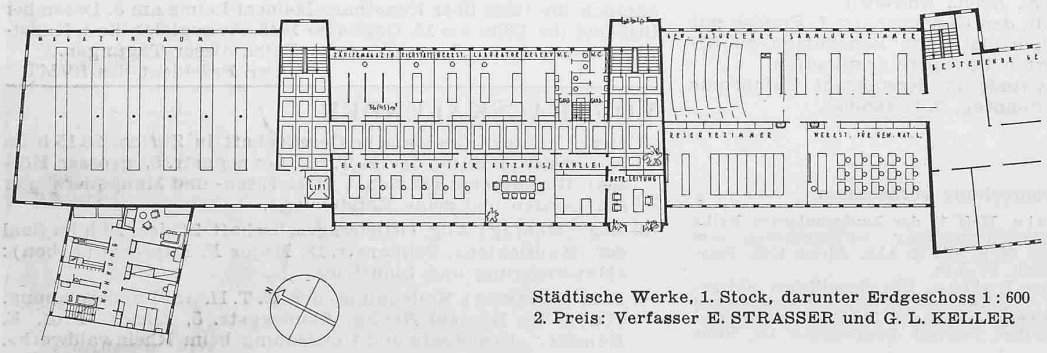
Links: Perspektive des Bezirksgebäudes aus Nordwesten



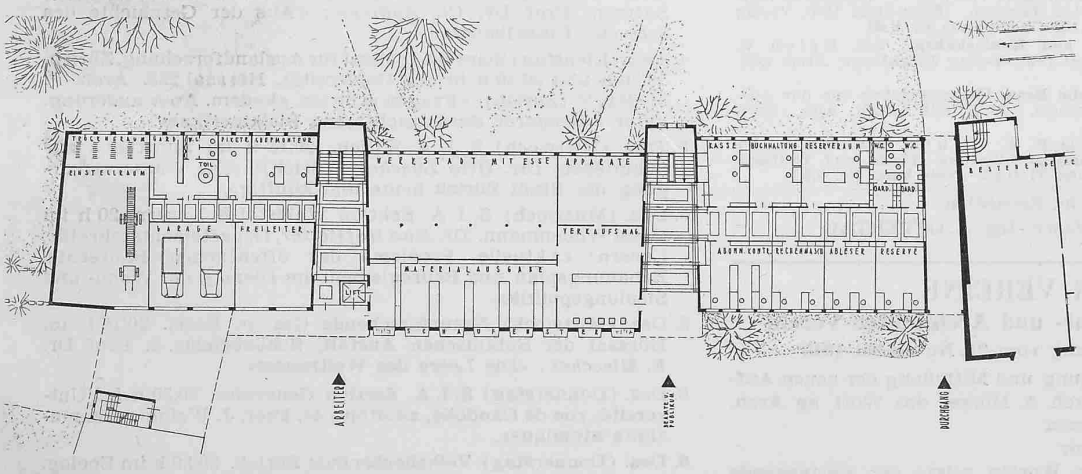
Städtische Werke, Ostansicht (Oberer Graben)

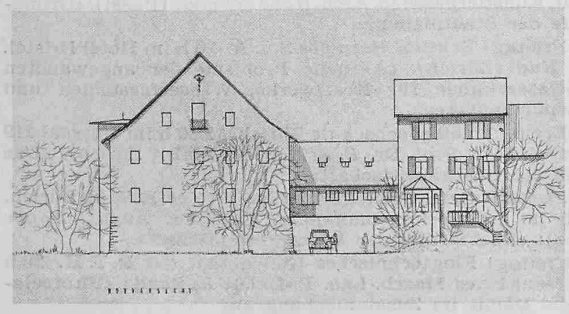


Städtische Werke, Westansicht (Hintere Hauptstrasse)



Städtische Werke, 1. Stock, darunter Erdgeschoss 1 : 600
2. Preis: Verfasser E. STRASSER und G. L. KELLER





Städtische Werke, Nordansicht

schen dazu übergingen, in den anliegenden Hafenbecken die Kaimauern, Lagerhäuser, Krane und Schwimmdocks zu sprengen, war es geboten, einer Sprengung des Maastunnels entgegenzuwirken. Man stellte fest, dass die Sprengleitungen längs der Decke des rechtsufrigen Rampentunnels zu einer militärisch bewachten Zündstelle führten. Zwei bewaffnete Leute wurden in den über der Tunneldecke liegenden Luftkanal geschmuggelt, von wo aus sie bei Sprenggefahr durch die Belüftungsöffnung hindurch die Sprengleitung zerschneiden sollten. Munition, Lebensmittel, elektrisches Licht wurden ihnen trotz stärkster Bewachung des Tunnels zugeführt und telephonische Verbindung mit einem Posten der Widerstandsbewegung hergestellt. Später gelang es dem Reparaturdienst, die Sprengleitungen insgeheim kurz zu schliessen. Im November 1944 wurde das gesamte Tunnelpersonal entlassen und der zivile Verkehr vollständig untersagt. Am 7. Mai 1945, am Tage nach dem Bekanntwerden der Kapitulation, wurden Strom- und Telephonversorgung des Tunnels in Angriff genommen und in wenigen Tagen in Betrieb gebracht. Die mechanische Ausrüstung erforderte lediglich eine gründliche Ueberholung, der Tunnel eine gehörige Reinigung. Am südlichen Ufer errichtete schwere Rolltüren aus Eisenbeton waren durch kanadische technische Truppen in wenigen Tagen beseitigt. Am 19. Mai 1945 wurde der Maastunnel aufs neue dem Publikum freigegeben. Die Benützung betrug seither 5000 bis 6000 Motorfahrzeuge im Tag, 300 in einer Richtung pro Stunde; am 30. Juni, anlässlich des Fussballwettkampfes Niederland-England, stieg die letzte Zahl auf 950 Wagen in einer Stunde in einer Richtung, wobei pro Lüftungsabschnitt zwei Saug- und zwei Druckventilatoren im Betrieb waren.

Persönliches. Die Kollegen Paul Truniger sen. und Hans Frank haben sich vereinigt zur Firma Truniger & Frank, Architekten, Wil (St. G.).

WETTBEWERBE

Schulhaus mit Kindergarten in Küsnacht (Zch.). Die zu erstellenden Bauten, die im ganzen fünf Klassenzimmer und eine Pausenhalle umfassen, sind im Heslibach vorgesehen. Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb sind in Küsnacht ansässige oder heimatberechtigte Architekten. Verlangt wird: Lageplan 1:500, Grundrisse usw. 1:200, Perspektive, Bericht. Anfragetermin 15. Dez. 1945, Ablieferungstermin 31. Jan. 1946. Für 3 bis 4 Preise