

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

Sonstiges

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: 30.01.2026

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



Bezirksgebäude, Ostansicht (oberer Graben)



Bezirksgebäude, Westansicht und Schnitt 1:600

1. Preis; Arch. H. G. BRÜDERLIN



Situation und Verkehrsregelung: Sehr gute Gesamtsituation; vorzügliche 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 Bezirksverwaltungsbau 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)

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 disponibile Räume fehlen. — Bezirksverwaltung: Treppenhaus ungenügend belichtet; Küche u. Office des Gefangenewartes 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.

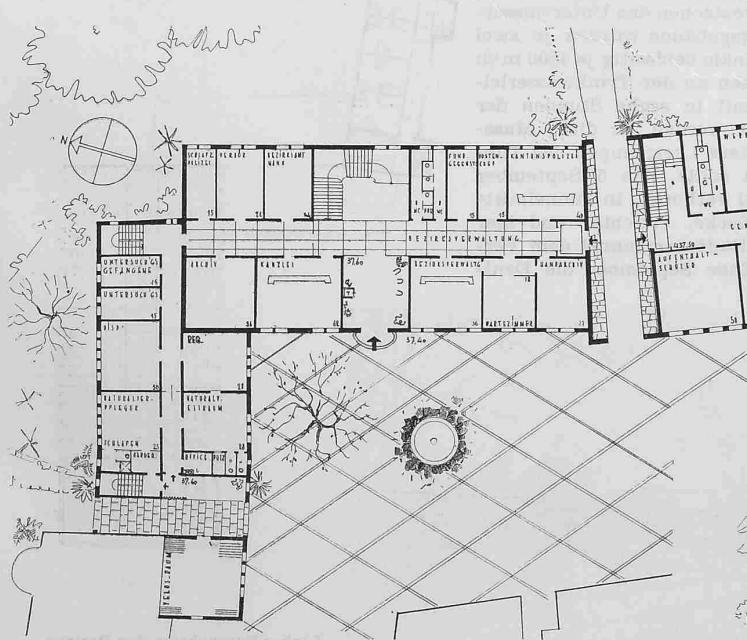
Vorzüge

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

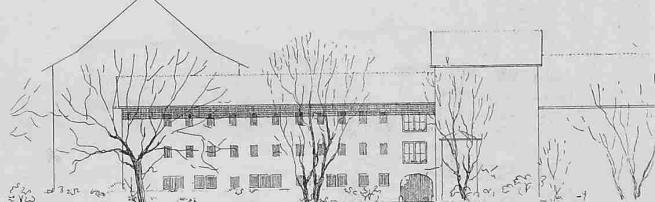
MITTEILUNGEN

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 Maastunnels¹⁾ wurde durch die Deutschen verboten; selbst als der Tunnel am 14. Februar 1942 dem öffentlichen Ver-

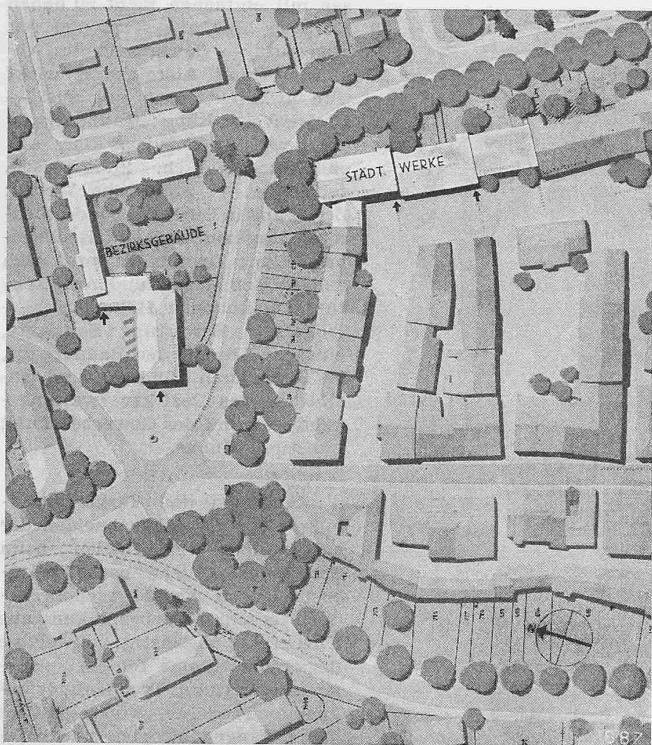
¹⁾ Siehe SBZ Bd. 112, S. 154, 190 (1938); Bd. 113, S. 143* (1939); Bd. 117, S. 278*, 289*, 299* (1941); Bd. 119, S. 195*, 226 (1942).



Bezirksgebäude, Erdgeschoss und erster Stock 1:600



Bezirksgebäude, Nordansicht

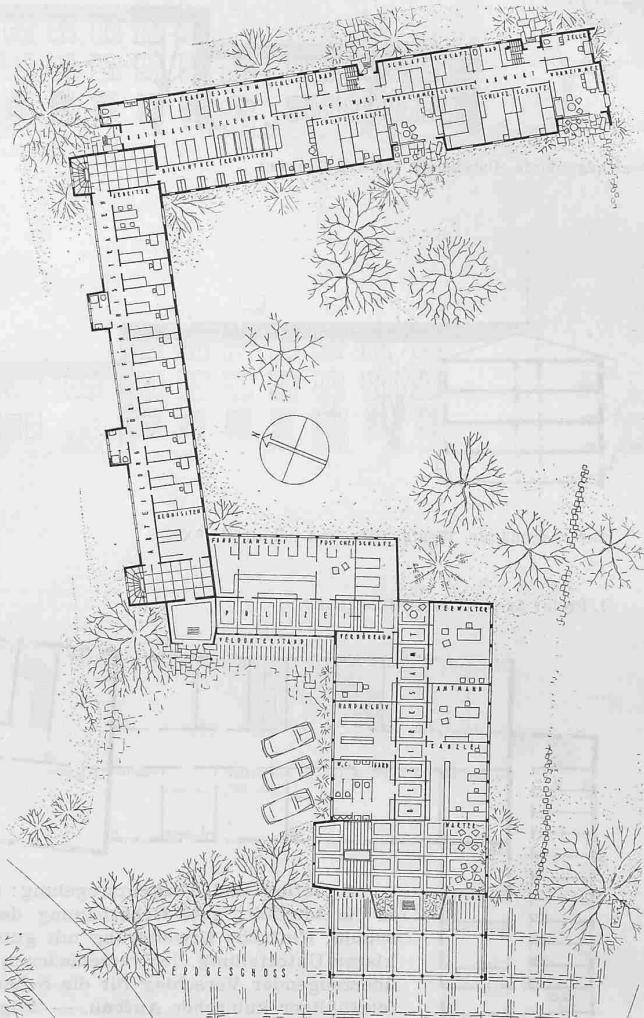


Lageplan 1:2500

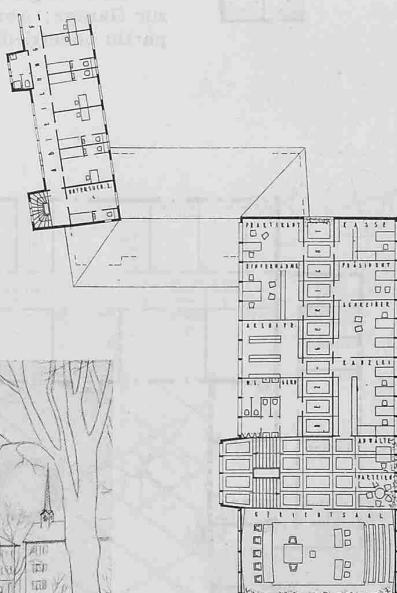
kehr übergeben wurde, war jede Mitteilung, jede Bekanntmachung von Verkehrsbestimmungen untersagt. In der Periode 1942 bis 1944 gingen im Tag im Mittel 1400 Motorfahrzeuge durch die beiden Autotunnel; die maximale stündliche Benützung eines Tunnels betrug dabei 85 Motorfahrzeuge. Bei dieser sehr geringen Verkehrsichte wurde für die Ventilation lediglich pro Belüftungsabschnitt ein mit kleinsten Geschwindigkeit laufender Saug-Ventilator in Betrieb gehalten. Es konnten hierbei in der Tunnelluft kaum Spuren von CO festgestellt werden. Fußgänger- und Radfahrtunnel 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 Radfahrtunnel auch dem Fußgägerverkehr 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 Unterwasser-setsen des Tunnels vorbereitet. In jedes der beiden Lüftungsgebäude wurden je zwei 400 mm-Heberleitungen eingebaut, durch die in die Frischluftkanäle beidseitig je $4800 \text{ m}^3/\text{h}$ Wasser eingelassen werden sollten; zusammen mit Anschlüssen an der Trinkwasserleitung konnte die Füllleistung auf $7800 \text{ m}^3/\text{h}$ 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 an 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 Radfahrtunnel 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

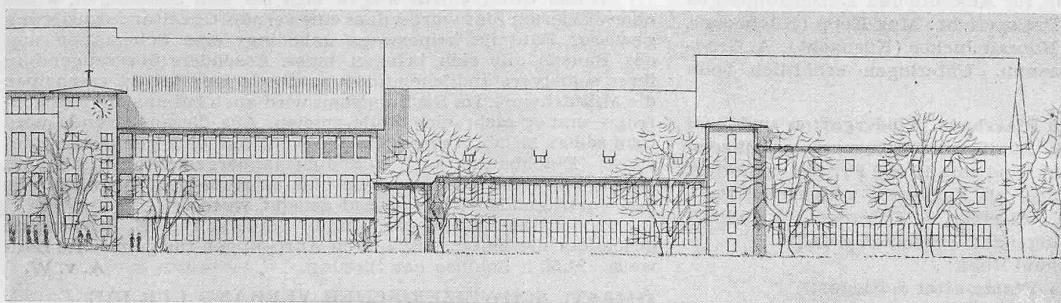


Bezirksgebäude, Erdgeschoss 1:600, darunter 1. Stock

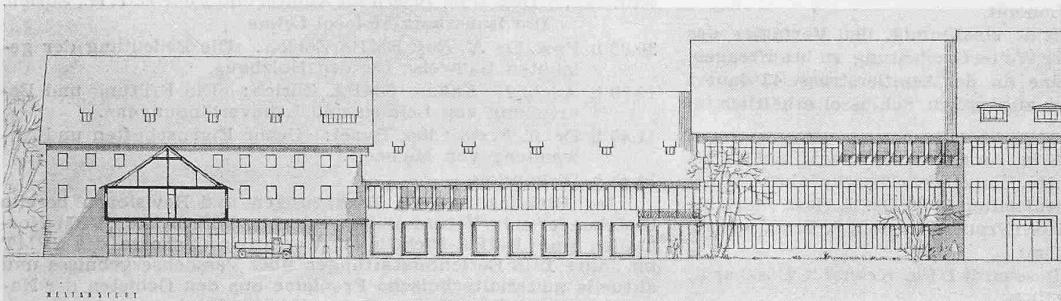


Links: Perspektive des Bezirksgebäudes aus Nordwesten

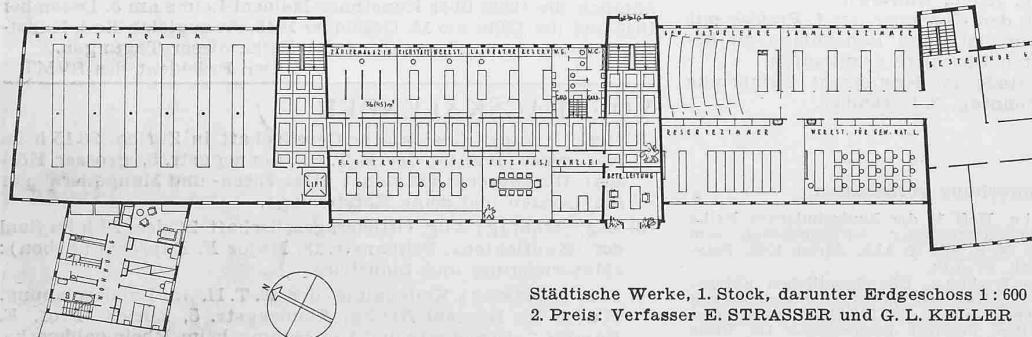
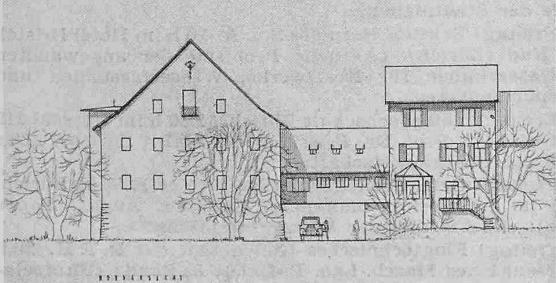
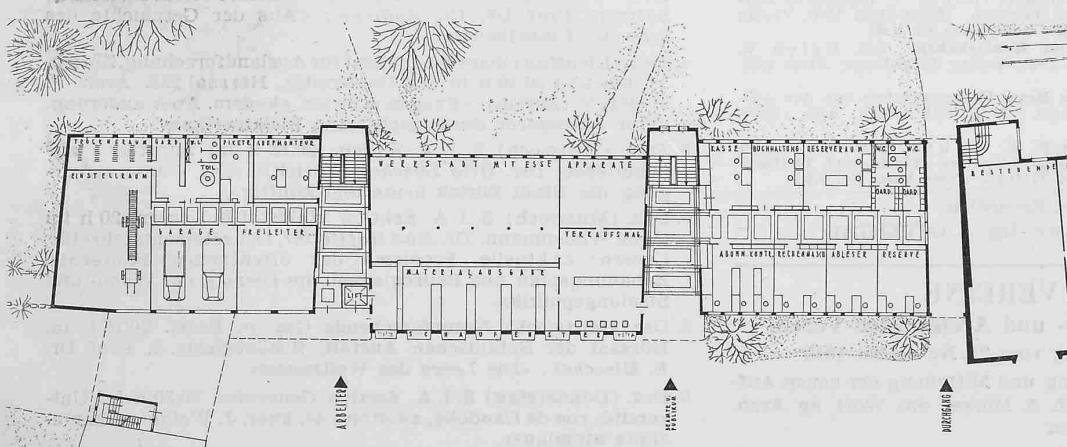




Städtische Werke, Ostansicht (Oberer Graben)



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 Belüftungsoffnung 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 Niederlande

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 Küssnacht (Zch.). Die zu erstellenden Bauten, die im ganzen fünf Klassenzimmer und eine Pausenhalle umfassen, sind im Heslibach vorgesehen. Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb sind in Küssnacht 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