

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

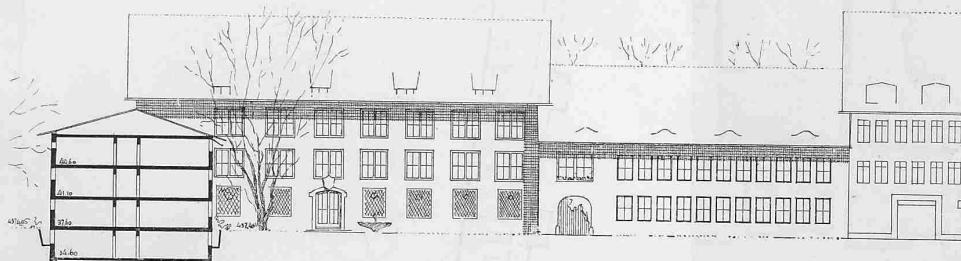
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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 Einpassung der Neubauten in die Altstadt; gute Ueberbauung des Häflicherareals 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: 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.

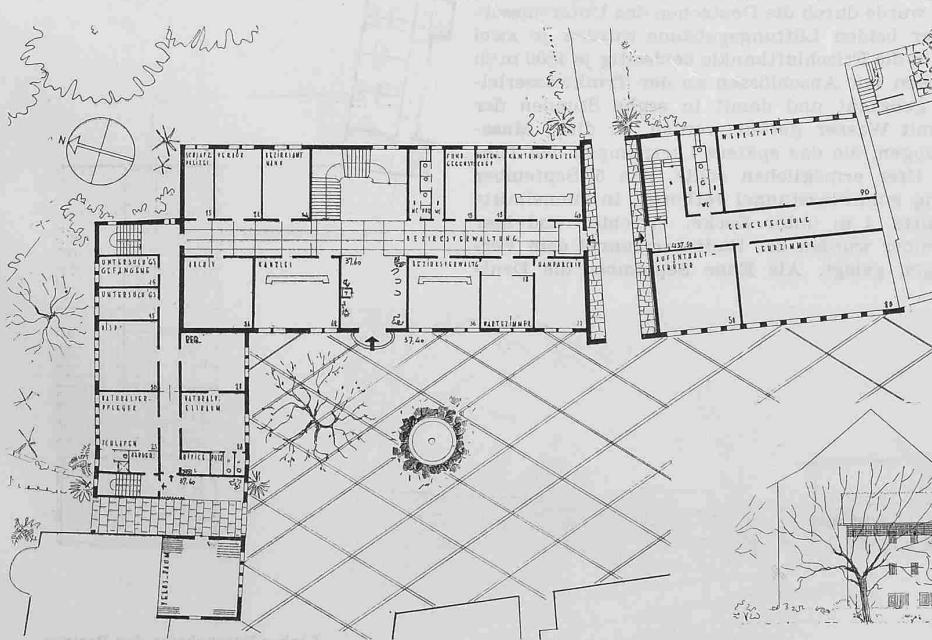
Entwurf Nr. 19; Verfasser *Ernst Strasser*, Dipl. Arch., Brugg und *Gert L. Keller*, Arch., Aarburg.
Abb. s. Seite 256 und 257.

Umbauter Baum:

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

Vorzüge

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 Velorama 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



Bezirksgebäude, Erdgeschoss und erster Stock 1 : 600

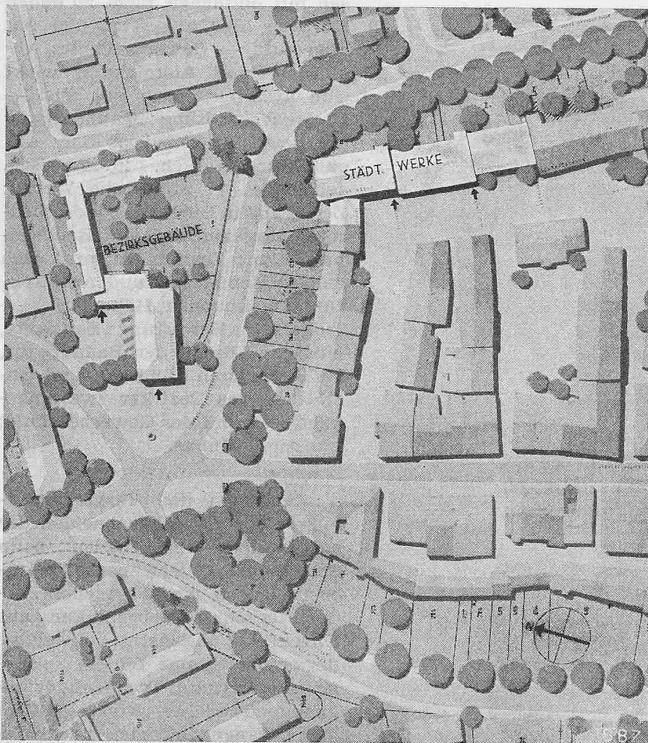


Bezirksgebäude. Nordansicht

MITTEILUNGEN

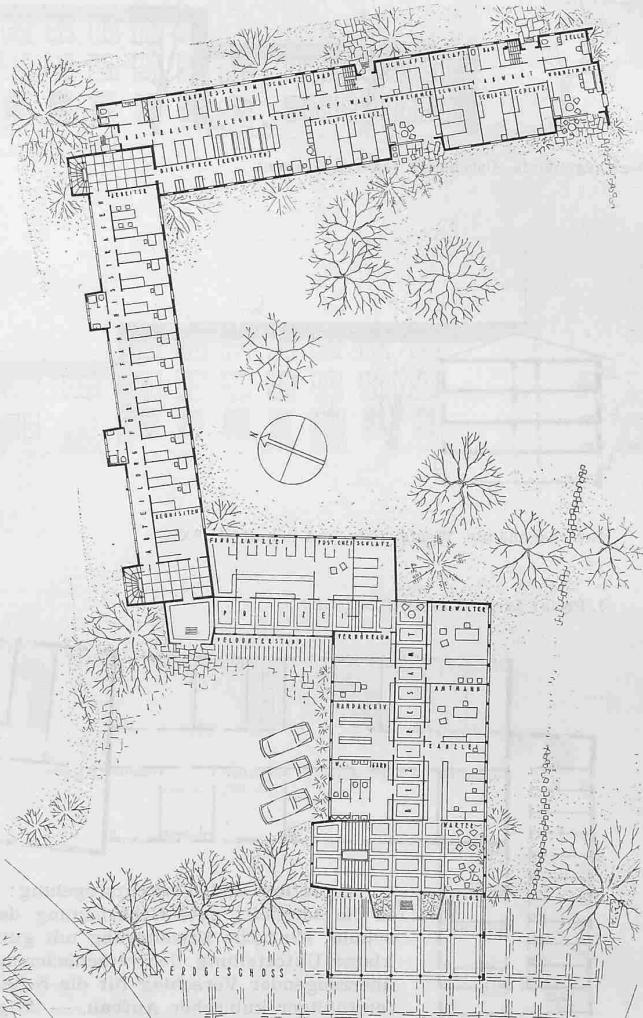
Über den Maastunnel in Rotterdam während des Krieges enthält Heft 4 von «De Ingenieur» (24. August 1945) einen interessanten, Betriebs-Erfahrungen und Kriegsgeschehen darstellenden Bericht, dem wir folgendes entnehmen. Jegliche Erwähnung des Maastunnels¹⁾ wurde durch die Deutschen verboten; selbst als 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).

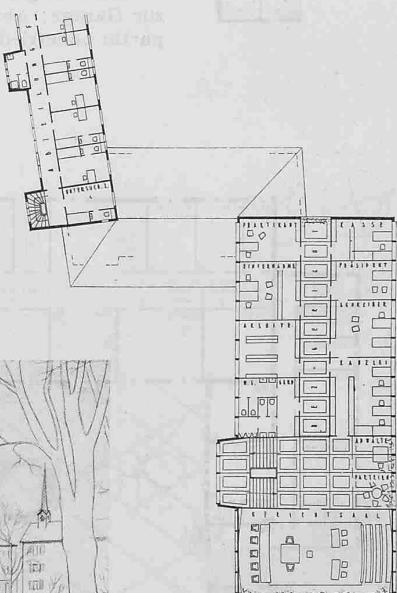


Lageplan 1 : 2500

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 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 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 Radfahrtunnel dem Verkehr entzogen und auch hier Sprengladungen gelegt. Als Ende September die Deut-

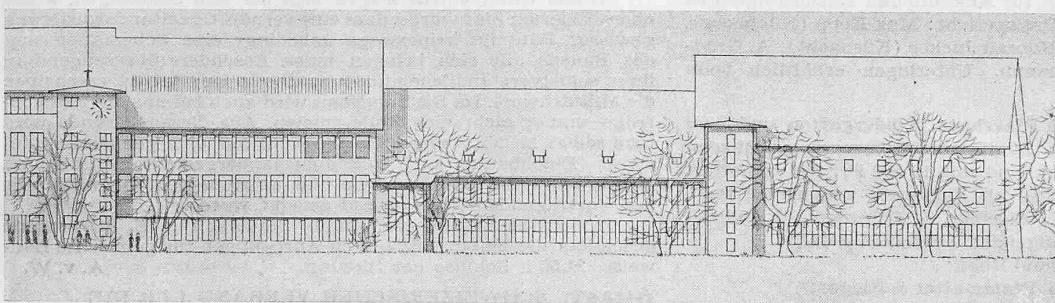


Bezirksgebäude, Erdgeschoss 1 : 600, darunter 1. Stock

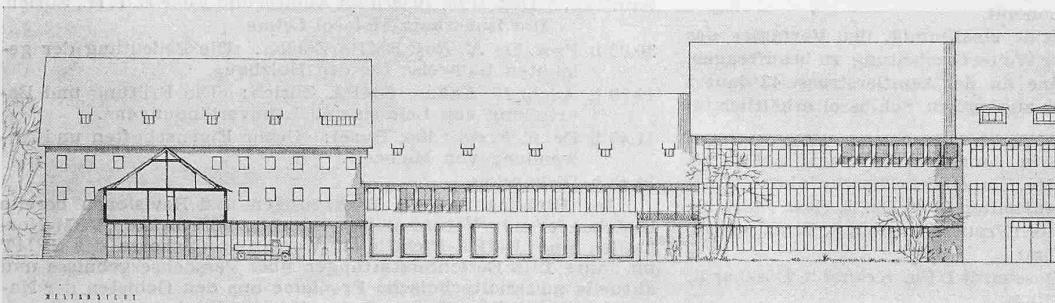


Links: Perspektive des Bezirksgebäudes aus Nordwesten

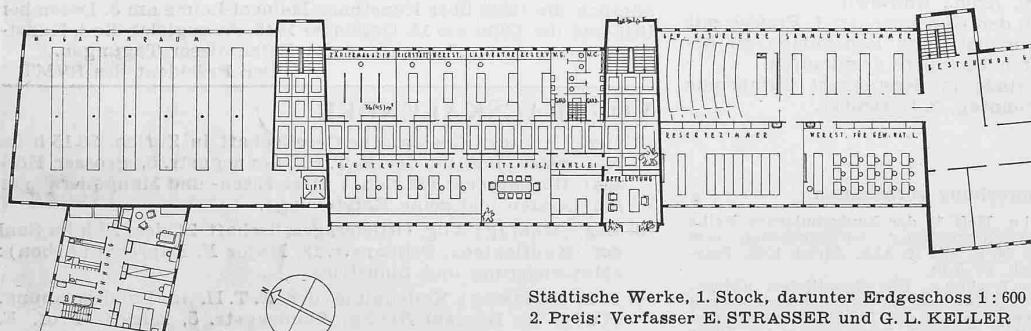




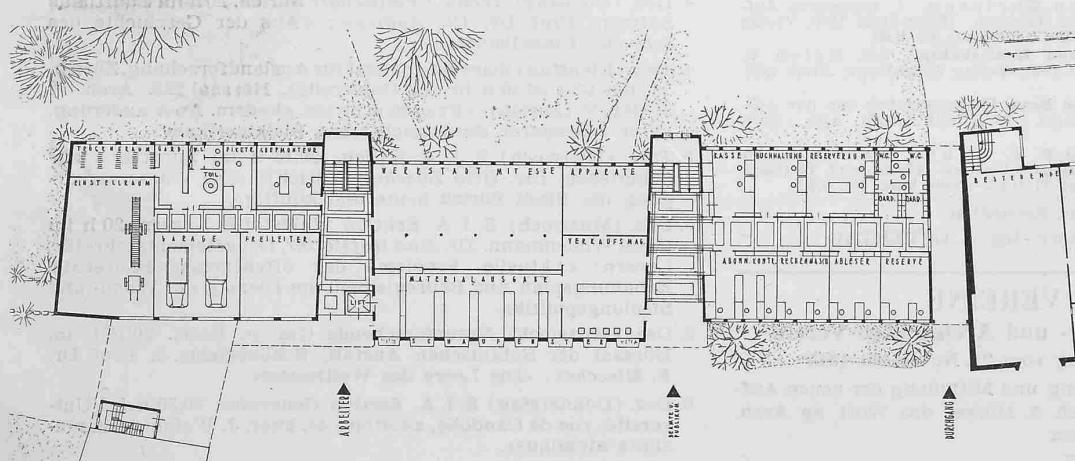
Städtische Werke, Ostansicht (Oberer Graben)



Städtische Werke, Westansicht (Hintere Hauptstrasse)



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



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.