

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 23

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: 22.02.2026

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

die vorher für den Fährdienst nicht herangezogen wurden, und das Ausladen dieses Materials an irgend einer für den Anschluss an das Eisenbahnnetz günstigen Stelle der französischen Küste ermöglichen.

Bild 1 zeigt eine der drei kleinen Southern-Railway-Fähren. Während bei diesen drei Schiffen schwerste Lasten, wie Lokomotiven, nur mittels der Krane verladen werden können, haben sie für leichtere Lasten, wie Bahnwagen, eine Laderampe, die mittels der Krane in Arbeitsstellung gebracht werden kann. Bei den beiden grösseren L. N. E. R.-Fähren erfolgt hingegen auch der Ein- und Auslad schwerer Lokomotiven direkt über die Rampe.

Es war vorauszusehen, dass diese fünf Fährschiffe nicht genügen würden, den gewaltigen Bedarf der Invasionsarmeen an Rollmaterial rasch genug zu decken. Es wurde daher von amerikanischer Seite der Umbau von Invasionsschiffen schweren Typs in Eisenbahnfähren vorgeschlagen. Dazu waren besonders Transporter für Kampfwagen geeignet, die auch noch nach ihrem Umbau dem ursprünglichen Zweck dienen konnten. Es wurden ungefähr 50 solcher Transporter in Fährschiffe verwandelt, auf denen mehr als 30 000 Fahrzeuge be-

fördert wurden (Bild 2). In Bild 3 verlässt eine Lokomotive ein Invasionsschiff. Sie befindet sich mit ihrem Vorderteil bereits auf einem betonierten Pier, mit ihrem hintern Teil hingegen noch auf der Verbindungsbrücke zwischen Schiff und Pier. Die Portalkonstruktion am Bug des Schiffes dient einerseits zwei Stahlgliedern, die das Schiff gegenüber dem Pier ausgerichtet halten, und anderseits den Seilen zum Heben und Senken der Fallbrücke als Führung.

Für die umgebauten Schiffe wurden an der englischen Küste drei Landstellen an Orten geschaffen, an denen sie den übrigen Verkehr nicht hinderten. Ebenso wurden für die rasche Erstellung von Umschlagplätzen auf der französischen Seite alle Vorbereitungen getroffen. So fiel z. B. Cherbourg am 26. Juni und die Fähre «Twickenham» löschte dort ihre erste Ladung Lokomotiven bereits am 29. Juli 1944 mittels Portalkran. Umgebaute Transporter von der Art der in Bild 2 dargestellten waren auch für den Fährverkehr über den Rhein vorgesehen, falls die Kriegshandlungen eine rasche Erstellung von Notbrücken für den Nachschub von Rollmaterial verhindern sollten, was dann aber nicht der Fall war.

Wettbewerb für neue Verwaltungsgebäude von Amt und Kanton Bern

DK 06.063:725.1 (494.24)

Das dem Wettbewerb zu Grunde liegende Bauprogramm umfasst Räume für die Bezirksverwaltung des Amtes Bern und einen Teil der Zentralverwaltung des Kantons Bern. Für die Gliederung der in Betracht fallenden Verwaltungsabteilungen wurden folgende Richtlinien gegeben:

Amthaus, umfassend Regierungsstatthalterämter, Amtsschreiberei, Betreibungs- und Konkursamt;
Gerichtsgebäude, umfassend die Richter- und Untersuchungsrichterämter, Gerichtsschreiberei, Staats- und Jugend-Anwaltschaft und die Kriminalkammer;
Polizeiverwaltungsgebäude, umfassend die Verwaltung des kantonalen Polizeikorps (Polizeikommando);
Polizeikaserne für die Unterkunft der Polizeirekruten und unverheirateten Polizisten, in Verbindung mit den für die Ausbildung notwendigen Räumen und sportlichen Anlagen;
Bezirksgefängnis;
Garagen für die Polizeiverwaltung.

Als Bauplatz hat man zwei Grundstücke beidseitig der Schlossstrasse in Bern bestimmt. Verlangt wurde eine würdige, den repräsentativen Charakter als Verwaltungszentrum zum Ausdruck bringende Gestaltung der Gebäude und eine verständnisvolle Rücksichtnahme auf die Schlossbesitzung Holligen. Zum Wettbewerb zugelassen waren alle Architekten schweizerischer Nationalität.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Das Preisgericht trat zur Beurteilung der eingereichten Projekte erstmals zusammen am 17. März 1947 im Rathaus zu Bern. (Arch. Fred. Gilliard war krankheitshalber verhindert, an den Beratungen teilzunehmen; er wurde durch Gemeinderat Dr. Freimüller ersetzt.) Polizeikommandant Krebs nahm mit beratender Stimme an den Verhandlungen teil.

Innerhalb der vorgeschriebenen Frist liefen 52 Projekte ein. Die Vorprüfung erfolgte durch die Organe des Kantonalen Hochbauamtes. Sie erstreckte sich auf den Nachweis der Erfüllung der Programmbedingungen und die Übereinstimmung der Zeichnungen. Das Ergebnis der Vorprüfung wurde in einem Protokoll festgehalten.

Diesen Feststellungen schloss sich eine erneute Besichtigung des Bauplatzes und die Prüfung der Projekte nach Ziffer 30 der Grundsätze S. I. A./BSA für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben durch das Preisgericht an. Auf Grund dieser Prüfung schieden zwei Projekte wegen unvollständiger Eingabe aus.

Beim Projekt Nr. 34 sind die im Masstab 1:200 vorliegenden Grundrisse des Gerichtsgebäudes nicht in den Masstab 1:500 übertragen. Diese Unterlassung verunmöglicht die materielle Prüfung nicht. Das Preisgericht schliesst deshalb dieses Projekt von der Beurteilung nicht aus. Bei verschiedenen Projekten wurden Verstösse gegen die Programmvorschriften festgestellt. Diese Verstösse betreffen: Nichteinhaltung der Grenzabstände, ungenügende Abmessungen des Sportplatzes, fehlende Räume oder Abweichungen von den vorgeschriebenen Raumgrössen. Nach Auffassung des Preis-

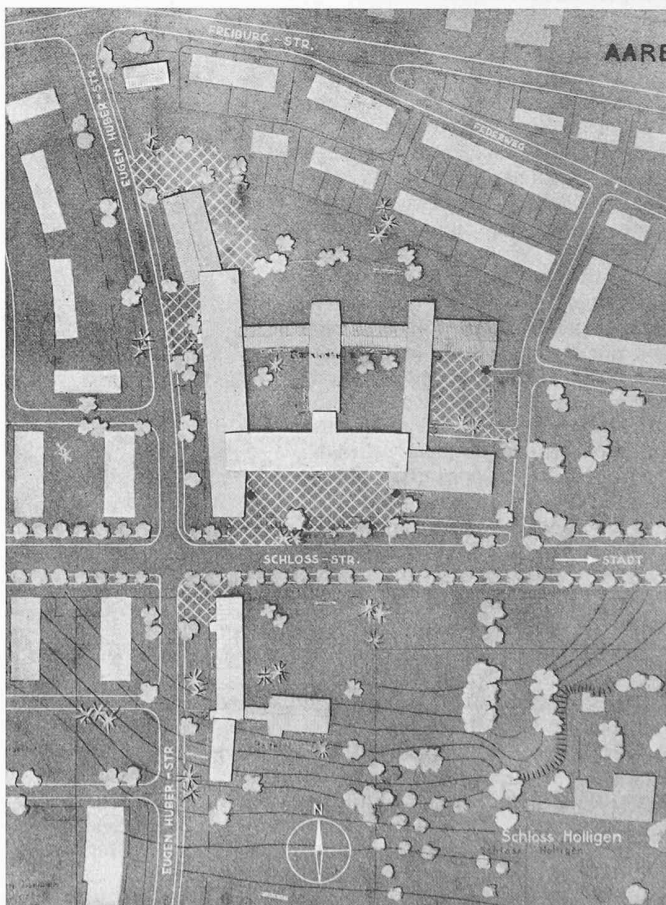
gerichtes sind diese Verstösse im Rahmen der vorliegenden, generellen Projektierung im Masstab 1:500 nicht von entscheidender Bedeutung, um ihren Ausschluss von der Prämierung zu rechtfertigen.

Bei Projekt Nr. 20 liegt eine derart grosse Unterschreitung der vorgeschriebenen Abmessung des Sportplatzes vor, dass sie zum Ausschluss von der Prämierung zwingt. Bei Projekt Nr. 50 wird der Sportplatz teilweise auf fremdes Land verlegt. Das Preisgericht schliesst auch dieses Projekt von der Prämierung aus.

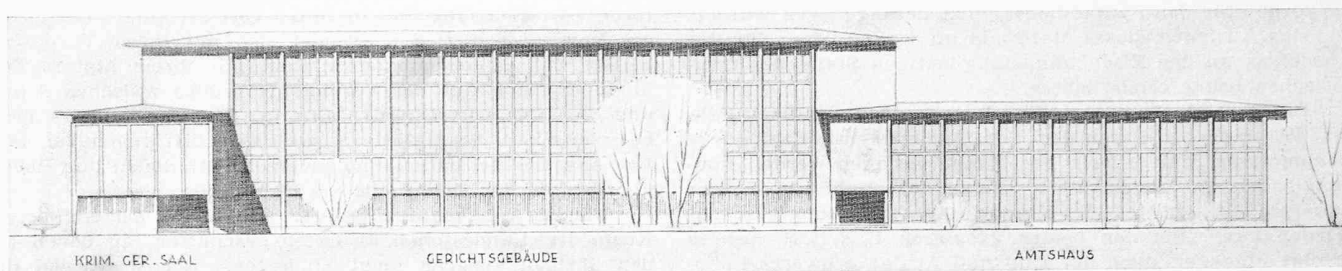
*

Nach eingehender Vorbesichtigung stellte das Preisgericht folgende Richtpunkte für die Beurteilung der Projekte auf:

1. Städtebauliche Beziehungen, unter Berücksichtigung der künftigen räumlichen Entwicklung von Stadt und Umgebung.



1. Preis (6000 Fr.), Nr. 39. Verfasser J. GASS und W. BOOS, Arch., Basel und Zürich. Lageplan 1:3000



1. Preis (6000 Fr.) Entwurf Nr. 39. Verfasser J. GASS und W. BOOS, Arch., Basel und Zürich. Hauptfassade 1:700

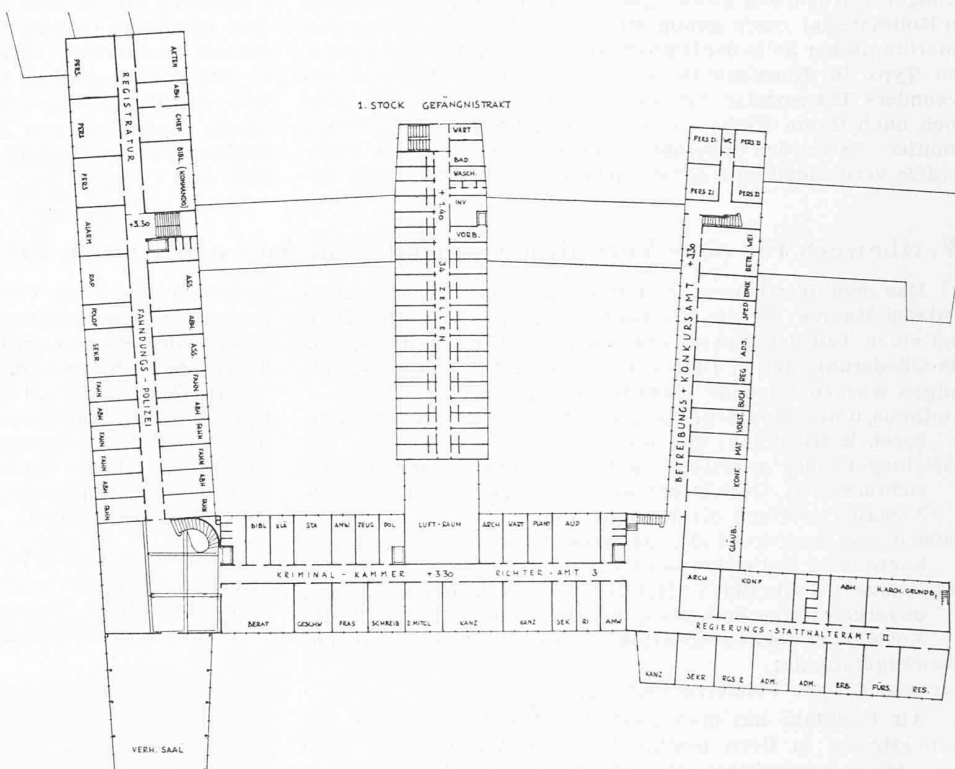
2. Rücksichtnahme auf die Schlossbesitzung Holligen.
3. Uebersichtliche Zugänge und Vorplätze zu den einzelnen Gebäuden, unter Würdigung der Verkehrsbedürfnisse.
4. Organischer Zusammenhang der Gebäudegruppen, Wahrung zusammenhängender Freiflächen.
5. Innere Organisation der einzelnen Bauten, unter Berücksichtigung ihrer betriebstechnischen Anforderungen und Verbindungen.
6. Architektonische Gestaltung.
7. Umbauter Raum.

Auf Grund dieser Richtpunkte wurden ausgeschieden: in einem ersten Rundgang sieben Projekte, in einem zweiten Rundgang 15 Projekte, in einem dritten Rundgang elf Projekte, in einem vierten Rundgang sieben Projekte. Im engern Wettbewerb verblieben zehn Projekte. Zu den einzelnen Entwürfen sind folgende Bemerkungen anzubringen.

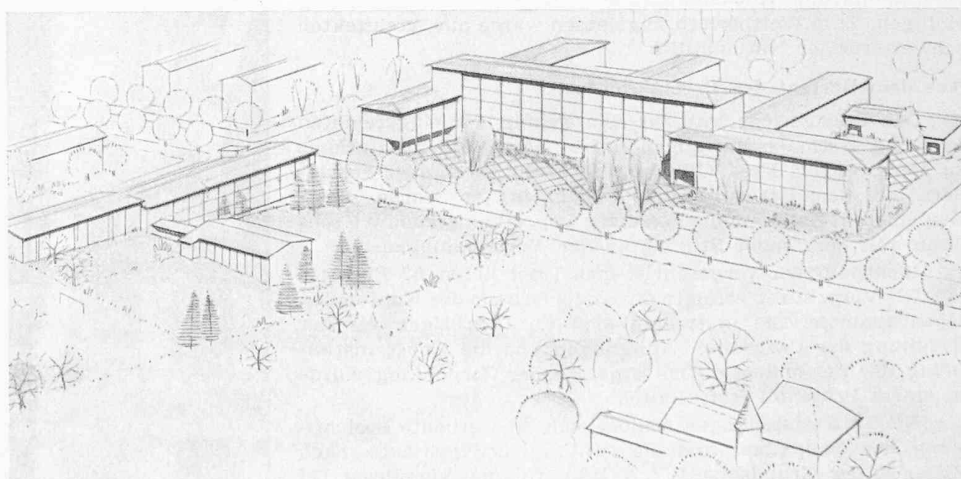
Entwurf Nr. 39 [Verfasser J. Gass und W. Boos]

1. Städtebauliche Gesichtspunkte; Gesamtanlage. Konzentration aller Verwaltungsabteilungen auf dem Nordteil des Areals mit dominierendem Gerichtsgebäude längs der Schlossstrasse. Auflockerung zur Wohnbebauung. Wohlproportionierter Vorplatz vor den Hauptgebäuden mit übersichtlichen Eingängen. Gute Lage des Sportplatzes südlich der Schlossstrasse in Verbindung mit Turnhalle und Sportanlagen. Weiträumiger Zusammenhang der südlichen Freiflächen unter Wahrung des Schlossareals. Parkplätze gut verteilt. Klare, konzentrierte Bauanlage mit kurzen übersichtlichen Verbindungen zwischen allen Verwaltungsabteilungen.

2. Einzelgebäude: a) Amtshaus. In guter Verbindung mit Gericht und Gefängnis, klare, übersichtliche, stockwerkweise Anlage der einzelnen Abteilungen. Gute Lage des Betriebs- und Konkursamtes mit Gantlokal in separatem Gebäudeflügel. — b) Gericht. Klarer Grundriss. Gute Lage und Raumproportionen der Gerichtssäle. Westliches Treppenhaus in Verbindung mit Vorplatz und Loggia nicht ganz befriedigend. Einzelne Arbeitsräume nach Norden orientiert. — c) Polizeikommando. Eingänge und innere Organisation gut. — d) Polizeikaserne. Gute Organisation. Geschickte Geländeaussnutzung bei Turnhalle und programmgemäß dimensioniertem Sportplatz. — e) Gefängnis. Im allgemeinen zweckmässig organisiert. Betrieblich gute Lage des Gefängnishofes.



Grundriss des 1. Obergeschosses des Hauptbaues, 1:1000

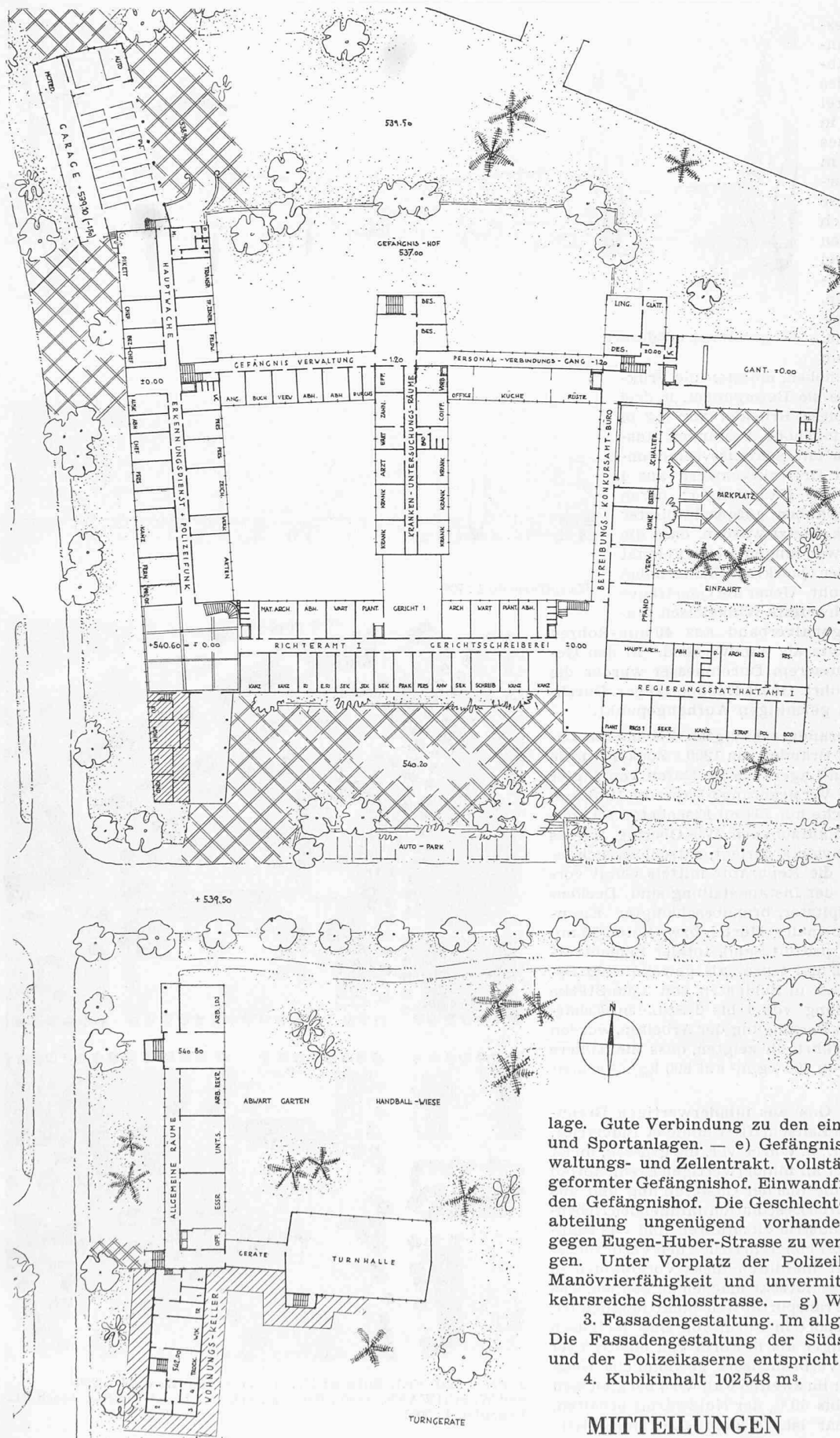


Vogelschaubild aus Südosten, im Vordergrund Schloss Holligen

Interne Verbindung Gefängnis-Verwaltungsabteilung sehr kurz und klar. Lage der Gefangenen einlieferung an der Strasse unerwünscht. Ungenügende Trennung der Krankenträume nach Geschlechtern. — f) Garagen. Allgemeine Anordnung und Verbindung mit Polizeikommando gut. Räumlich etwas knapp. — g) Wohnungen zweckmässig verteilt.

3. Fassadengestaltung. Die einzelnen Baukörper sind ihrer Bedeutung entsprechend gegeneinander abgestuft. Die Fassadendurchbildung ist im allgemeinen ansprechend. In Einzelheiten etwas nüchtern und verbesserungsfähig.

4. Kubikinhalte 92310 m³.



1. Preis. Erdgeschoss-Grundrisse 1:1000

Entwurf Nr. 13 [Verfasser W. v. Gunten, W. Schwaar, Mitarbeiter H. Richard, siehe S. 310/311].

1. Städtebauliche Gesichtspunkte. Gesamtanlage. Klare Anlage eines Verwaltungszentrums. Die Gruppierung der

Gebäude ergibt trotz der Differenzierung der Bebauung und Vorplätze beidseits der Schlossstrasse eine geschlossene Gesamtwirkung. Die Eignung des südlichen Areals zur Anordnung der Polizeikaserne und der Sportanlage ist klar erfasst. Die Schaffung einer Dominante und die Wahl des Amthauses hierzu ist im Prinzip richtig. Stellung und Anschluss des Hochhauses an das Gerichtsgebäude sind, auch in Beziehung zur Schlossbesitzung, nicht überzeugend. Parkplätze nicht bezeichnet.

2. Einzelgebäude: a) Amthaus. Uebersichtliche, gedrängte Grundrissanlage. Schöne Erdgeschosshalle beim Eingang. Die gedrängte Grundrissanlage bedingt eine unzulässige Verteilung der einzelnen Verwaltungsabteilungen auf mehrere Stockwerke. Liftanlage für die vielen Stockwerke ungenügend. — b) Gericht. Gut gelegen und gestalteter Eingang an zentral gelegener Haupttreppe. Vorteilhafte Eingliederung der Gerichtsabteilungen.

Gemeinschaftsräume der Richterämter IV, V und VI getrennt von ihren Abteilungen. Betrieblich falsche Organisation der Amtsgerichtssäle. — c) Polizeikommando. Gut gelegener Eingang. Knappe, klare Grundrissanlage. Verbindungen zu Gericht und Gefängnis sehr gut. — d) Polizeikaserne.

Sparsame Grundrissanlage. Gute Verbindung zu den einwandfrei gestalteten Turn- und Sportanlagen. — e) Gefängnis. Klare Trennung von Verwaltungs- und Zellentrakt. Vollständig geschlossener und gut geformter Gefängnishof. Einwandfreie Anlage der Zellen gegen den Gefängnishof. Die Geschlechtertrennung in der Krankenabteilung ungenügend vorhanden. Gefangeneneinlieferung gegen Eugen-Huber-Strasse zu wenig abgeschirmt. — f) Garagen. Unter Vorplatz der Polizeikaserne, mit ungenügender Manövrierfähigkeit und unvermittelter Ausfahrt in die verkehrsreiche Schlossstrasse. — g) Wohnungen. Richtig verteilt.

3. Fassadengestaltung. Im allgemeinen gut proportioniert. Die Fassadengestaltung der Südseite des Gerichtsgebäudes und der Polizeikaserne entspricht nicht der Raumaufteilung.

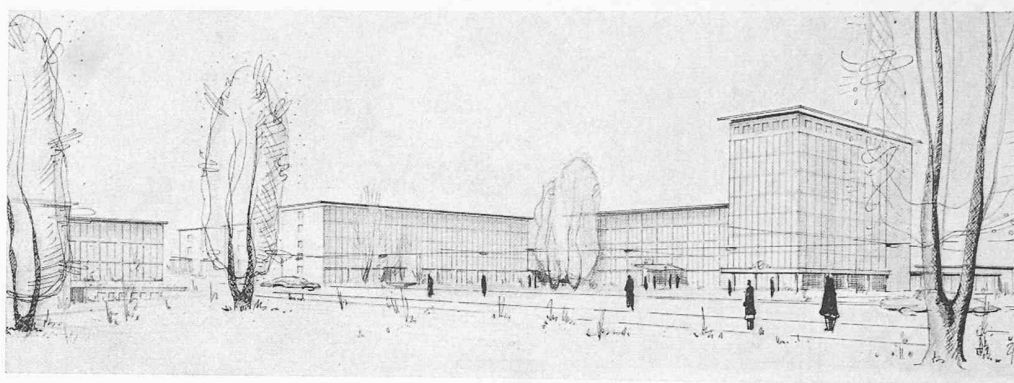
4. Kubikinhalt 102 548 m³.

(Schluss folgt)

MITTEILUNGEN

Geschweisste Stahlrohrbrücken englischer Seefestungen. Der Abwehr feindlicher Fliegerangriffe dienten vor der englischen Küste errichtete feste Seestützpunkte. Diese wurden auf Grund eines 1940 eingebrachten Vorschlages in Häfen erstellt, in vollständig zusammenmontiertem Zustand auf Schwimmern in See geschleppt, auf Grund gesetzt und gingen

sofort ins Gefecht. Jede Festung bestand aus sieben Einheiten, die von einander unabhängig auf dem Sande des Meeresbodens ruhten; drei lagen 32 m auseinander in einer Linie, um deren eines Ende im Halbkreis von 22 m Radius vier gleichmässig verteilt angeordnet wurden. Diese Einheiten mussten durch leichte Brücken verbunden werden, die 30 Mann, zwei Wasserleitungen und elektrische Kabel zu tragen hatten. Sie sind beschrieben in «Engineering» vom 25. Oktober 1946.



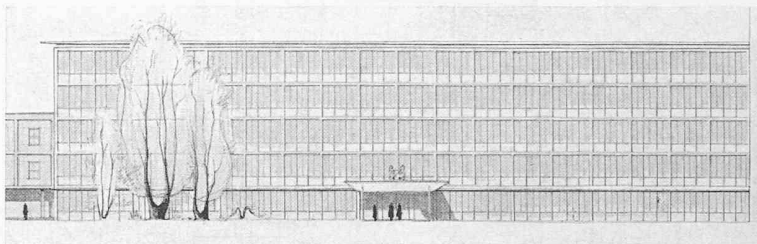
Perspektive aus Südosten

Da sich die Einheiten auf dem beweglichen Seegrund verschoben, mussten die Brücken so gelagert werden, dass sie Bewegungen in drei Richtungen gestatteten. Diese Brücken von 1,2 m Breite und 2 m Konstruktionshöhe bestanden ausschliesslich aus Rohrprofilen mit Schweissverbindungen. Zwei 10 cm-Rohre mit Dreiecksfachwerk aus 4 bis 6 cm-Rohren bildeten die Hauptträger; deren Stoss erfolgte durch Verschrauben aufgeschweisster Flanschen, die soweit zurückgesetzt wurden, dass die Kraft sicher von den Rohrwandungen weitergeleitet wurde. Der Uebertragung der Querkraft diente dabei ein eingeschweisstes Futterrohr. Ueber die Querträger aus 12,5 cm-Rohren aufgeschweisste Winkleisen trugen die Planken. Ein Diagonalverband aus 40 mm-Rohren zwischen dem Obergurt diente als Windverband. In den Geländerholmen von 75 mm äusserem Durchmesser wurden die Kabel wasserdicht durchgeführt. Obere Endquerträger, Durchmesser 16 cm, lieferten den gelenkigen Aufhängepunkt.

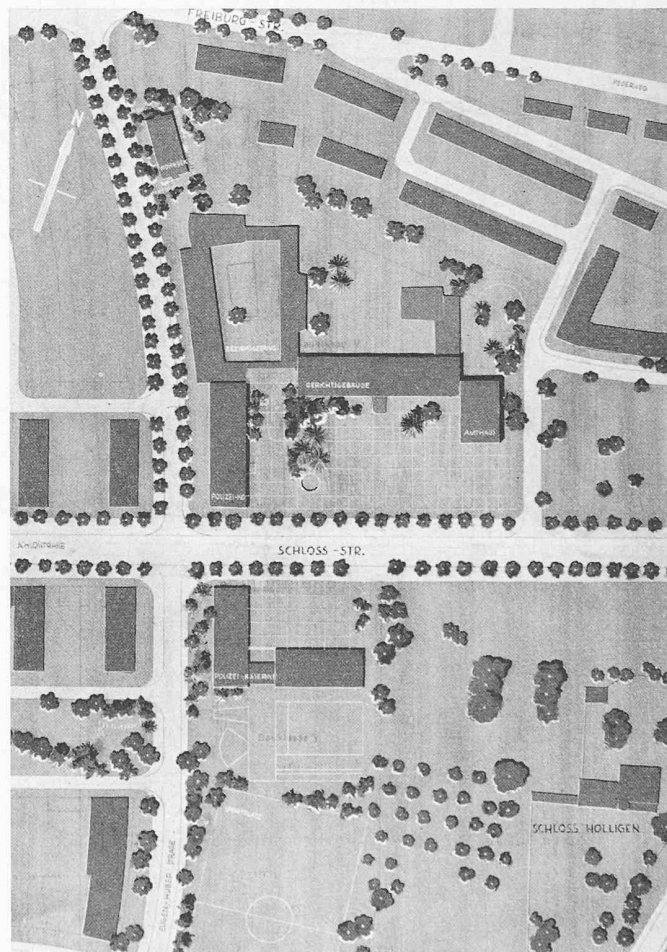
Rekonstruktion eines brandgeschädigten Eisenbeton-Lagerhauses in Algier. Infolge Brandes von 1200 t Zucker wurde im Jahre 1939 ein Eisenbeton-Lagerhaus im Hafen von Algier so stark beschädigt, dass die Versicherungs-Experten 1940 zum Schluss kamen, die Hauptdecke mit 734 m³ Eisenbeton sei vollständig abzubauen und neu aufzubauen. Wie Obering. Larras im März-Heft 1947 von «Travaux» darlegt, entschloss sich jedoch die Hafengesellschaft, die Reparatur mittels Gunit vorzunehmen. Die Haupt-Daten der Instandstellung sind: Deckenfläche rund 2000 m², abgespitzter, brandbeschädigter Eisenbeton 60 m³, Gunit 45 m³, normaler Mörtel bzw. Beton 15 m³, Gunit-Dosierung 450 kg PC pro m³ Sand, totaler Zementverbrauch 28 t, Gunit-Preis 2,72 mal teurer als gewöhnlicher Beton. Der Gunit wurde jeweils in Schichten von 2 cm Stärke aufgeschossen, unter Belassung von 1 bis 2 Stunden Erhärtungszeit. Im Jahre 1941, nach Beendigung der Arbeiten, wurden Belastungsversuche durchgeführt, die zeigten, dass die frühere zulässige Decken-Nutzlast von 600 kg/m² auf 800 kg/m² erhöht werden konnte.

Energieversorgung mit Gas aus minderwertigen Brennstoffen. In der französischen Zeitschrift «Chimie et Industrie», September 1946, schlägt M.E.G. Voiret vor, die grossen, meist noch nicht ausgenützten Lager an minderwertigen Brennstoffen in Frankreich zu vergasen, die aus der Gasreinigung und aus den flüssigen Bestandteilen durch Destillation anfallenden Nebenprodukte der chemischen Industrie zuzuführen und das Reingas durch ein Leitungsnetz unter höherem Druck den Verbrauchszentren zuzuführen. Er hofft hierdurch diese Vorkommen in wirtschaftlich tragbarer Weise nutzbar machen zu können, was heute wegen der zu hohen Transportkosten nicht möglich ist. Jedenfalls scheint der Transport in Form von Gas technisch wichtiger und wohl auch billiger als in Form von elektrischer Energie, sofern damit am Verbrauchsort gewöhnliche Heizaufgaben zu lösen sind; denn im zweiten Fall wird bei gleichem Rohenergieaufwand nur 35 bis 40 % der Nutzwärme erhalten, die im ersten Fall verfügbar ist. (s. auch «Le Génie Civil» 15. April 1947).

Arbeitsgemeinschaften an der E. T. H. Die seit 1941 unter Führung von Ing. H. Ritter mit Hilfe der G. E. P. ins Leben gerufenen «Akademischen Studiengruppen» bestehen zum Teil heute noch und haben sich als Organe des Gedankenaustausches jüngerer mit älteren Kollegen, sowie des

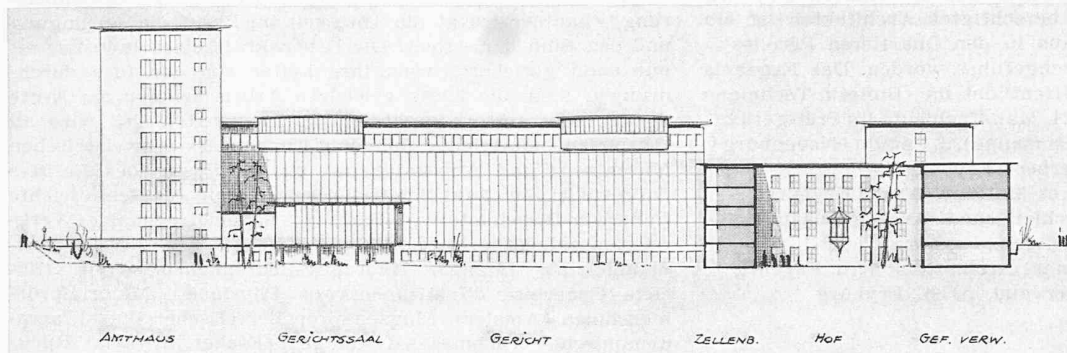


Hauptfassade 1:700

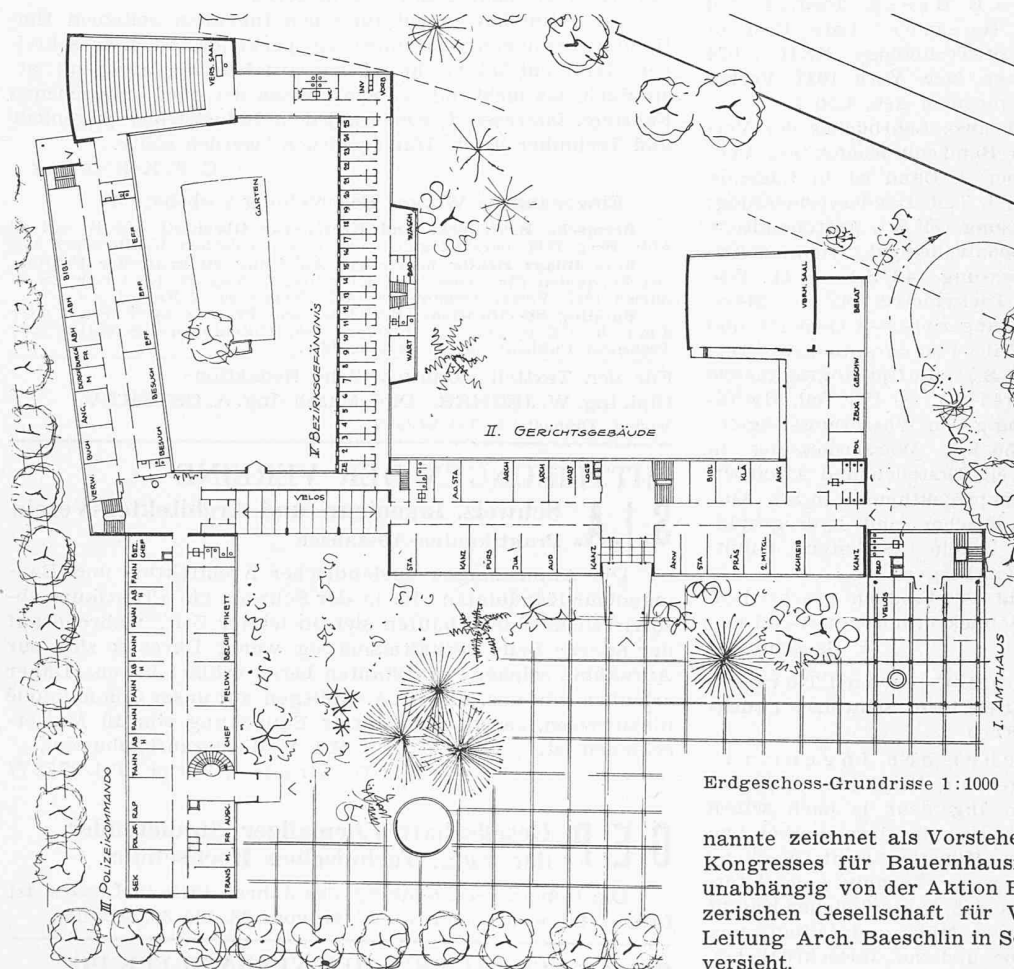


2. Preis (5500 Fr.), Entwurf Nr. 13. Verfasser W. v. GUNTEN und W. SCHWAAR, Arch., Bern, Mitarbeiter H. RICHARD, Aesch BL. Lageplan 1:3000

«team work» zur Bearbeitung von Einzelproblemen gut bewährt. In ähnlicher Weise beginnt nun eine neue Reihe von kleinen Gruppen an der E. T. H. solche Mannschaftsarbeit; und zwar unter dem Titel «Arbeitsgemeinschaft an der E. T. H.». Als Mitarbeiter haben sich die Hochschullehrer Bickel, Brinkmann, Carrard, Eichelberg, Giedion, Gonseth, v. Gonzen-



Rückansicht (Nordseite) des Haupttraktes und Schnitt durch den Gefängnishof, 1:1000



Erdgeschoss-Grundrisse 1:1000

nannte zeichnet als Vorsteher des Sekretariates des Internat. Kongresses für Bauernhausforschung. Der Kongress wird unabhängig von der Aktion Bauernhausforschung der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde durchgeführt, deren Leitung Arch. Baeschlin in Schaffhausen ehrenamtlich weiter- versieht.

Versuche mit diesel-elektrischen Lokomotiven in Canada. Nach einer Notiz in «The Railway Gazette» vom 9. Mai 1947 ist ein voll beladener Versuchs-Güterzug mit 35 Wagen mit einer diesel-elektrischen Lokomotive über eine rd. 5200 km lange Strecke mit starken Steigungen und sonst sehr schweren Verhältnissen mit Erfolg geschleppt worden. Die neue Lokomotive weist einen Zwölfzylinder-Dieselmotor mit Turbo-Aufladegebläse von 1500 PS auf; der Generator arbeitet auf vier Motoren, die eine Anfahrzugkraft von 26 t und eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h ergeben.

WETTBEWERBE

Bureau-Hochhaus in Brüssel. Das «Centre Belgo-Luxembourgeois d'Information de l'Acier» hat letztes Jahr gemeinsam mit der «Fédération des Entreprises de l'Industrie des Fabrications métalliques» einen Wettbewerb für ein sehr repräsentatives Geschäftshaus im Zentrum der belgischen Hauptstadt ausgeschrieben. Die preisgekrönten Entwürfe sind abgebildet in der «Ossature Métallique» vom Mai 1947; unter den Preisträgern befinden sich auch unsere Luxemburger G.E.P.-Kollegen Arch. P. Reuter und Ing. F. Assa.

bach, Halpérin, Lehrmann (Lausanne), Medicus, K. Schmid und M. Stahel zur Verfügung gestellt, sowie Pfr. Fueter und Dir. Lavater (Winterthur). Nähere Auskunft ist erhältlich an der Adresse: Ausschuss der AGETH, E.T.H. Zimmer 45a.

Britische Industriemesse. Zum ersten Mal seit Kriegsende fand in England vom 5. bis 16. Mai die Britische Industriemesse statt, und zwar gleichzeitig in «Earl's Court and Olympia» in London und in Castle Bromwich in Birmingham. Die erste Messe war im Jahre 1915 abgehalten worden. Sie entwickelte sich in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen sehr stark; die Zahl der Aussteller überschritt 1000, die Ausstellungs-Grundfläche 28000 m². Während des Krieges wurden keine Messen abgehalten. Heute beanspruchen wiederum über 1000 Aussteller rd. 30000 m². Ausführliche Beschreibungen einzelner Ausstellungsobjekte finden sich in «Engineering» vom 9. Mai ff., sowie in «The Engineer» vom 2. Mai ff.

Internationaler Kongress für Bauernhausforschung. Ein solcher Kongress soll voraussichtlich im Jahre 1949 in Luzern stattfinden. Er wird von einem Initiativkomitee vorbereitet, das von Prof. Dr. Charles Biermann (Lausanne) präsiert wird und dem Stadtbaumeister Max Türlér (Luzern), Dr. Willy Gyr (Meilen), Arch. Alfredo Baeschlin (Schaffhausen) angehören. Der letztge-