

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69 (1951)
Heft: 26

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

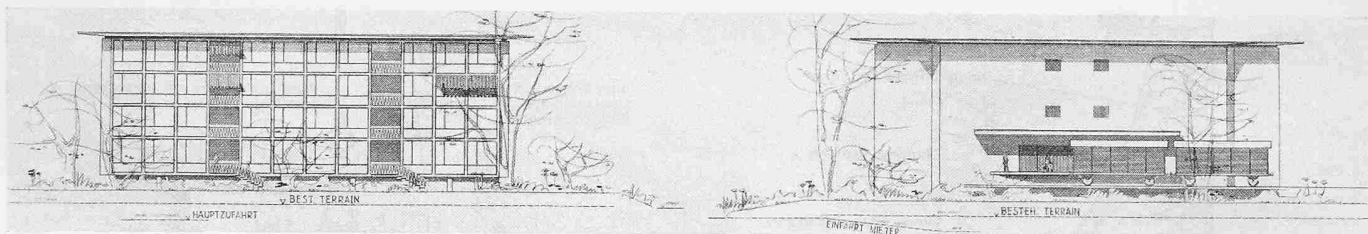
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 23.02.2026

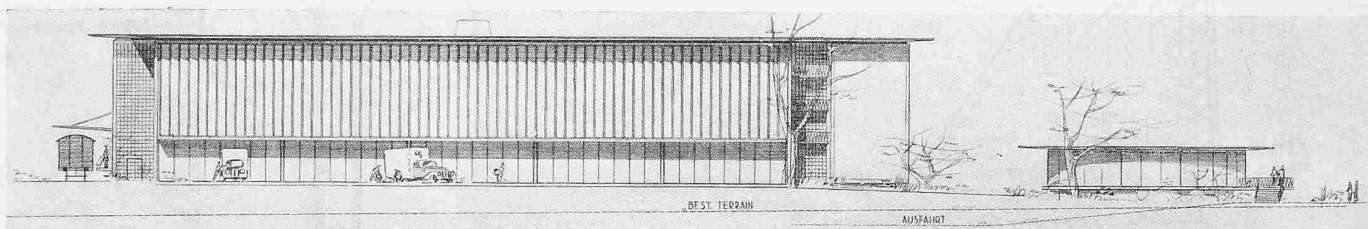
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Südostfassade

Masstab 1 : 600

Nordwestfassade



Südwestfassade und Längsschnitt 1 : 600

an Messinstrumenten jeder Art, die nach sorgfältig studiertem Plan einzubauen sind, nicht gespart werden sollte. Für Deformationsbestimmungen würde an Stelle des hier angewandten Triangulationsverfahrens die Verwendung von Pendelot in Vertikalschächten vorgezogen. E. St.

Wettbewerb für ein Garagegebäude des Lebensmittelvereins Zürich

DK 725.381 (494.34)

Der Lebensmittelverein Zürich hat unter zehn Architekten und Bau-Ingenieuren einen Projekt-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Garage-Gebäudes durchgeführt.

Im Raumprogramm waren folgende Räume verlangt: Raum für die Unterbringung von 60 Lastwagen, Wagenwaschraum mit Wagenhebelift, gedeckte Benzin- und Rohöl-Servicestationen ausserhalb des Gebäudes, Kantine für 200 Personen, Dusche-, Wasch- und Garderoberräume für rd. 150 Personen, Büro für die Brennmaterial-Abteilung, gedeckter Velostand für rd. 100 Velos, Werkstätterraum, Autospritzraum, Pneulageraum und andere Nebenräume für den Garagenbetrieb, 4 bis 6 Dienstwohnungen zu 3 bis 4 Zimmern, Lagerräume. In den Untergeschossen waren gekühlte und klimatisierte Lagermöglichkeiten unterzubringen.

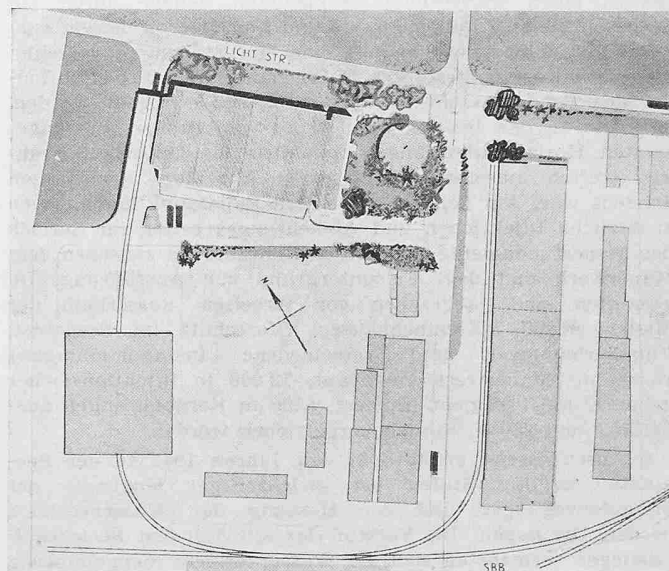
Das Garagegebäude durfte mit Einschluss des Erdgeschosses höchstens 20 m Bauhöhe aufweisen. Nach Weisung des Tiefbauamtes war der durch das Grundstück geführte Hauptabwasserkanal zu überbrücken. Eine Verlegung kam der hohen Kosten wegen nicht in Frage. Für die Lagerräume im ersten und zweiten Obergeschoss und in den beiden Untergeschossen waren unabhängige Zugänge zu schaffen, so dass diese auch vermietet werden können.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Im ersten Rundgang musste kein Projekt wegen wesentlichen Mängeln ausgeschieden werden. Im zweiten Rundgang wurden vier Projekte, weil sie erhebliche architektonische oder betriebliche Nachteile aufwiesen, ausgeschieden. Im dritten Rundgang wurden zwei weitere Projekte ausgeschieden. In der engsten Wahl verblieben vier Projekte. (Die Beurteilung des hier dargestellten ersten Preises ist auf S. 365 wiedergegeben. Red.)

Legende zu den Schnitten und den Grundrissen auf S. 365:

- | | | |
|-----------------|-----------------------------------|--------------------|
| 1 Lagerraum | 9 100 Velos | 16 Küche |
| 2 Drehscheibe | 10 Garage f. 60 Autos | 17 Ersatzteillager |
| 3 Warenlift | 11 Zusätzliche Lade-
rampe LVZ | 18 Werkstatt |
| 4 Autolift | 12 Fallschiebetore | 19 Autospritzraum |
| 5 Autowaschraum | 13 Tanksäule | 20 Wohnung |
| 6 Toiletten | 14 Bureau | 21 Abwasserkanal |
| 7 Garderoben | 15 Kantine | |
| 8 Duschen | | |



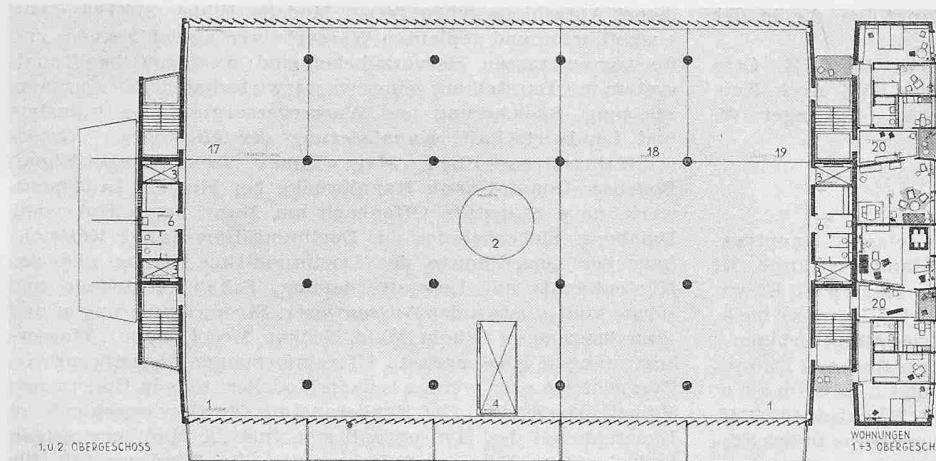
1. Preis. Entwurf Nr. 10. Lageplan 1 : 2500

Der Wettbewerb hat gezeigt, dass das zur Verfügung stehende Areal sehr knapp bemessen ist, und dass die Zufahrten zum ersten Untergeschoss und die Ueberbrückung des Hauptwasserkanals einige Schwierigkeiten bereiteten. Auch die architektonische Lösung und die Differenzierung der Lagerräume zu den Wohnräumen bereitete einigen Teilnehmern Schwierigkeiten. Im allgemeinen zeigen die eingereichten Entwürfe ein gutes Niveau und stellen zum Teil wertvolle Vorschläge dar. Das Preisgericht empfiehlt der

1. Preis (2500 Fr.) Entwurf Nr. 10

Verfasser Arch. WERNER STÜCHELI, Zürich

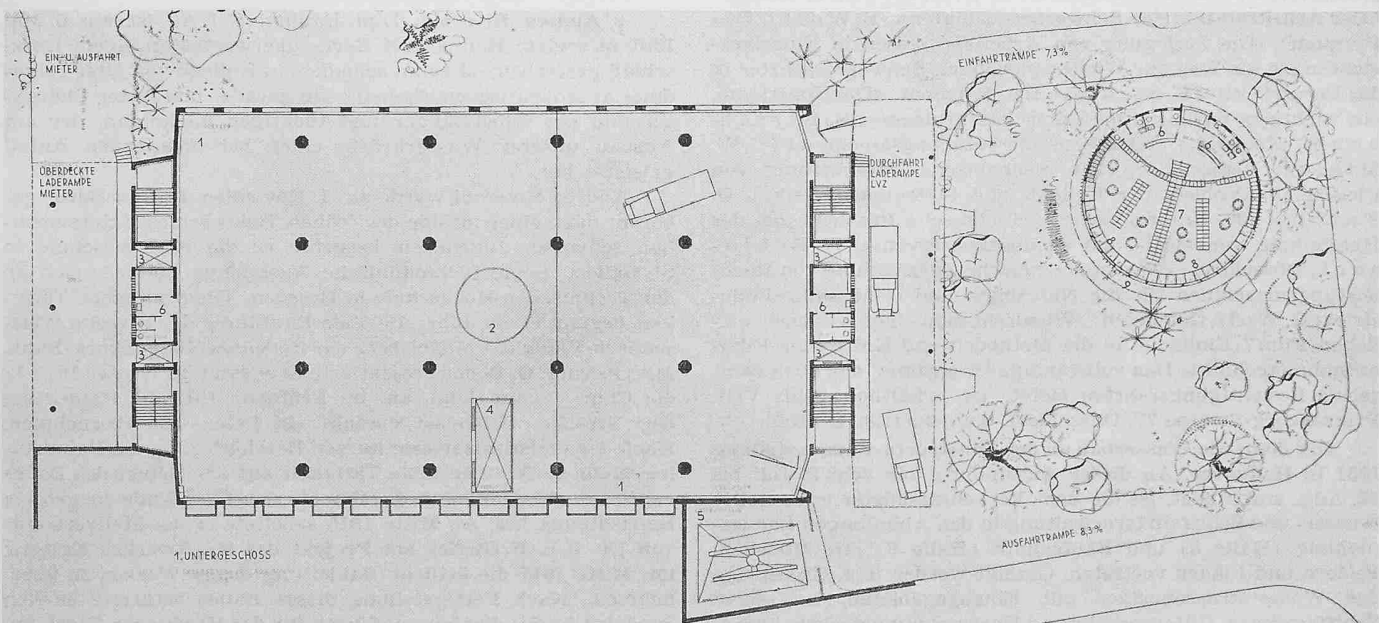
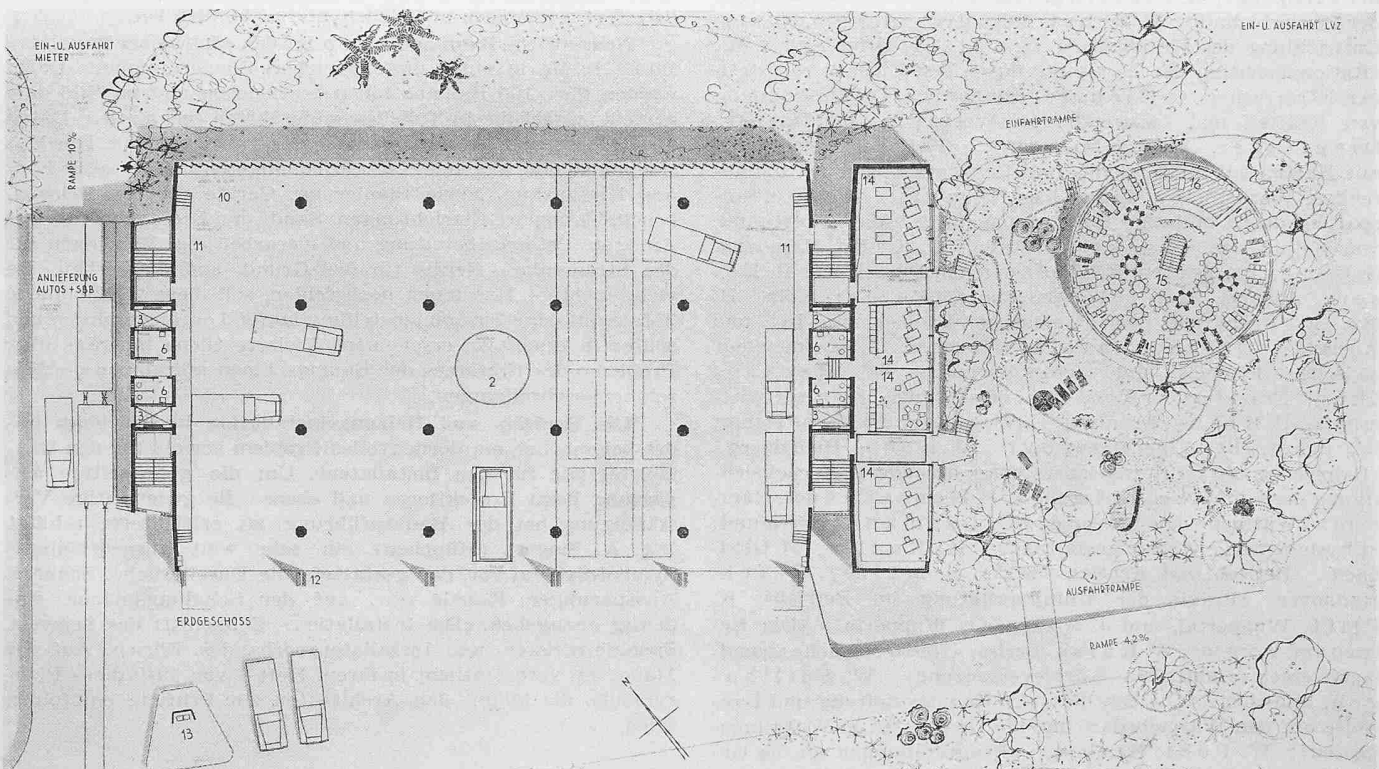
Grundrisse 1:600



Entwurf Nr. 10. Kubikinhalt 42 409 m³. Lagerräume 5 820 m², Verhältnis Lagerfläche zu m³ 13,72 %.

Vorteile: Verkehrsführung sowohl intern als extern vorzüglich gelöst. Hervorzuheben ist der Vorschlag eines direkten Gleisanschlusses sowie die Anordnung der Verladerrampen, Klare und übersichtliche Grundrisse und Organisation. Der Kantinenpavillon ist in einen reizvollen Gegensatz gebracht zum grossen Baukörper des Garagengebäudes und Lagerhauses, dieses selbst ist durch seine Treppen- und Wohnvorbauten an den Stirnseiten organisch gegliedert. Das gleiche architektonische Niveau zeigt sich in der Fassadengestaltung. Die Jalousieartig vorgesehene Ausführung der grossen Seitenwände ist etwas problematisch und bedarf des näheren Studiums. Der konstruktive Aufbau ist zweckmässig und sauber durchdacht. Die Zurücksetzung der Stützen von der Fassade ist konstruktiv günstig. Ebenso ergeben sich daraus Vorteile, dass im zweiten Untergeschoss konstruktive Wände vorgesehen sind. Aufbau weiterer Geschosse konstruktiv und architektonisch möglich.

Nachteile: Der Raum fasst nur 59 Wagen statt 60. Der 60. Wagen muss im Lift placiert werden. Der Wagenwaschraum liegt im Untergeschoss statt im Parterre und hat eine Länge von nur 10,5 m statt 12 m.



Bauherrschaft, dem Verfasser des erstprämiierten Projektes den Auftrag zur weiteren Bearbeitung des Projektes zu übertragen.

Das Preisgericht gelangte zu der Rangfolge, die in der SBZ 1951, Nr. 21, S. 300 wiedergegeben ist.

Das Preisgericht: Ernst Sigg, Direktor im LVZ, Otto Schütz, Mitglied der Verwaltungskommission LVZ, Arch. Rob. Landolt, Ing. Fritz Meyer, Arch. Dr. Markus Hottinger, W. Affolter.

MITTEILUNGEN

Der Verein Deutscher Ingenieure führt seine 81. Hauptversammlung vom 31. Juli bis 3. August in Hannover durch. Es werden folgende Vorträge gehalten: H. Erythropel, Essen: «Ueberhitzer und Ueberhitzergestaltung»; K. Jaroschek, Hannover: «Der Wirkungsgrad von Industrie-Dampfturbinen»; C. Bayer, Bochum: «Luftgekühlte Kondensatoren in Dampfkraftanlagen»; P. Leinweber, Berlin, und L. Hermann, Stuttgart: «Messen und Prüfen grosser Stückzahlen»; K. Meyer, Bremen: «Probleme um die Härtemessung in der Fertigung»; H. Mintrop, Hannover: «Das Messen von Kräften in der Fertigung»; A. Vierling, Hannover: «Gegenwartsfragen der Fördertechnik»; H. Ernst, Nürnberg: «Aus der neuesten Entwicklung des Kranbaues»; G. Salzer, Offenbach a. M.: «Rationalisierung der Fertigung durch den Einsatz von stetigen Förderern»; O. Kienzle, Hannover: «Die Bestimmung von Kräften und Leistungen an Werkzeugmaschinen»; E. Dinglinger, Bremen-Mahndorf: «Tieflochbohrverfahren mit Hartmetall-Bohr-, Senk- und Reibwerkzeugen bei umlaufendem Werkstück»; K. Sieber, Hamburg: «Werkstoffeinsparung durch bildsame Kaltformung in der Massenfertigung von Metallteilen»; Leussink, Essen, G. Kühn, Hamburg, G. Garbotz, Aachen, K. Wissmann, Düsseldorf, H. Essers, Aachen, Kaelble, Backnang, Feiner, Köln, H. Mack, Frankfurt: «Der gleislose Erdbau im In- und Ausland»; O. Flachsbarth, Hannover: «Der Ingenieur zwischen Freiheit und Verantwortung»; W. Mackenthun, Frankfurt: «Stand der öffentlichen Heizkraftwirtschaft»; U. Kraus, Frankfurt: «Was kostet die Tonne Dampf bei industrieller Eigenerzeugung?»; J. Koch, Heidelberg: «Rohrverlegung im Fernheiznetz unter besonderer Berücksichtigung der kanalfreien Verlegung»; E. Henselmann, Hamburg: «Wärmemengenmessung»; G. Lehmann, Dortmund: «Physiologische Arbeitsgestaltung»; K. Radler, M. Gladbach: «Betrieb und Arbeitsschutz»; J. Müller-Borck, Hannover: «Praxis der Unfallverhütung im Betrieb»; K. Plitt, Wuppertal, und J. Sommer, Wuppertal: «Der Betrieb von morgen»; W. Raiss, Berlin: «Heiztechnische Grundlagen einer öffentlichen Wärmeversorgung»; W. Spillhagen, München: «Die Einflüsse der Raumgestaltung und Bauweise auf den Wärmebedarf und die Heizkosten in Wohnungsbauten»; W. Pohl, Hamburg: «Fragestellungen an die Gesamtplanung bei industrieller Klimatisierung»; E. Kleditz, Hannover, A. Hasse, Hannover, R. W. M. Krauss, London: «Der Arbeitseinsatz der Schwerbeschädigten»; B. Wolff, Bad Pyrmont: «Die Zerlegung von Arbeitsprozessen in Einzelverrichtungen als Weg zur Wiedereinordnung Schwerversehrter in das Berufsleben»; K. Siehlow, Bad Pyrmont: «Die Kunsthand, ein wichtiges technisch-medizinisches Problem»; E. Kirschbaum, Karlsruhe: «Moderne Zerstäubungstrocknung»; W. Mialki, Remscheid: «Die mechanische Verarbeitung von Fleisch als Problem der Kolloid- und Strömungsphysik»; O. Fuhrmann, Braunschweig: «Technische Probleme bei der Herstellung von Obst- und Gemüsekonserven»; E. Schlobach, Düsseldorf: «Neueste technische Entwicklung von Hochleistungsmaschinen für die Nahrungs- und Genussmittelindustrie»; G. Wolf, Göttingen: «Wie dreht man einen wissenschaftlichen Film? Einblicke in die Methoden und Kniffe der Filmaufnahmetechnik». Das vollständige Programm, das auch zahlreiche Besichtigungsfahrten bietet, ist erhältlich beim VDI, Prinz-Georg-Strasse 77, Düsseldorf. Anmeldefrist 18. Juli.

Der deutsche Wasserbau an der Constructa-Bauausstellung 1951 in Hannover. An dieser Ausstellung, die vom 3. Juli bis 12. Aug. stattfindet, ist die dem Verkehrsminister unterstellte Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in den Abteilungen Landesplanung (Halle 5) und Bautechnik (Halle 9) mit Modellen, Bildern und Plänen vertreten. Gezeigt werden u. a. Grosspläne des Wasserstrassennetzes mit Einzugsgebieten, zulässigen Schiffgrössen, Güterverkehr und Energienutzung sowie hydro-

logische Karten, die über den Wasserhaushalt der Stromgebiete, die Talsperren und das Pegelnetz, über die Verschmutzung der Wasserläufe und über den Hochwasser- und Eiswarn-dienst Aufschluss geben, ferner Modelle, Bilder und Pläne von ausgeführten und geplanten Wasserbauten an den Binnen- und Seewasserstrassen. Hervorzuheben sind: westdeutsches Kanalsystem mit Darstellung seiner wasserwirtschaftlichen Aufgabe, Speisung, Speicherung und Wasserversorgung von Industrie und Landwirtschaft, Kanalisierung der Mittelweser, Grossschiffahrtsstrasse Rhein - Main - Donau, Neckar-Donau-Kanal, Bodensee-Donau-Kanal, Kanalbrücke bei Minden, Ledasperrwerk, neue Staustufe Offenbach am Main, neues Ruhrwehr Duisburg, Sicherheitstor am Dortmund-Ems-Kanal, Entwicklung der Querschnitte des Dortmund-Ems-Kanals und des Küstenkanals mit Lebendverbauung, Schleusen-Modelle und solche vom Ausbau der Aussenweser. Stromregulierungen und -kanalisierungen (Rhein, Main, Neckar, Mosel, Lippe), Wasserkraftanlagen, Küstenschutz, Uferneueinfassungen, Beseitigung von Bergschäden usw. werden teils in Modellen, teils in Bildern und Plänen dargestellt. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde in Bielefeld und das Hydrographische Institut Hamburg zeigen hydrologische Pläne und Messgeräte, die Bundesanstalt für Wasser-, Erd- und Grundbau in Karlsruhe führt das wasserbauliche Versuchswesen und Bodenuntersuchungen vor.

Neuzeitliche Baumaschinen zeigt das «Schweizer Baublatt» 1951, Nr. 46, in einer umfangreichen Sondernummer. Darin werden über 100 Baumaschinen beschrieben und im Bild dargestellt, wobei die in Tabellen angeführten technischen Daten über Masse und Leistungen besonders wertvoll sind. Die Maschinen sind in folgende Kategorien eingeteilt: Geräte für Erd- und Kiesausgrabung, sowie Planierung, Geräte für den Felsausbruch, Transport-Einrichtungen, Sand- und Kiesaufbereitungs-Anlagen, Betonaufbereitung und -verarbeitung, Maschinen für den Strassenbau, Geräte für den Grund- und Wasserbau. Da viele wichtige Maschinen noch fehlen, soll diese willkommene katalogmässige Zusammenstellung laufend ergänzt werden und später in Buchform erscheinen. Viele textliche Beiträge über Probleme des Einsatzes der Baumaschinen umrahmen die Maschinenbeschreibungen.

Die Sanitär- und Heizungsinstallation im Hochbau bildet bekanntlich ein dornenvolles Problem sowohl für den Baumeister wie für den Installateur. Um die gegenseitige Anpassung beim Projektieren und ebenso die gegenseitige Verständigung bei der Bauausführung zu erleichtern, schlägt Ing. A. Siegert (München) ein sehr weit ausgearbeitetes Symbol-System vor, das gestattet, alle Durchbrüche, Schlitzte, Aussparungen, Kanäle usw. auf den Schalungsplänen eindeutig anzugeben. «Die Installation», Zeitschrift des Schweiz. Spenglermeister- und Installateurverbandes, Zürich, Auf der Mauer 11, veröffentlicht in ihrem Heft 4 von 1949 diese Plansymbole, die hiemit den Architekten zur Prüfung empfohlen seien.

NEKROLOGE

† **Andrea Biveroni**, Dipl.-Bauing. S. I. A., ist am 6. Mai 1951 in seinem Heimatdorf Bever unerwartet an einem Herzschlag gestorben. Mit ihm scheidet ein Kollege von alter Engadiner aristokratischer Eigenart, ein gerader und fester Charakter und ein selbständiger und tüchtiger Fachmann, der am Ausbau unserer Wasserkräfte einen hervorragenden Anteil geleistet hat.

Andrea Biveroni wurde am 1. November 1879 in Bever geboren; nach einer infolge des frühen Todes seines Vaters ziemlich schweren Jugendzeit besuchte er die Kantonsschule in St. Gallen. Seine fachmännische Ausbildung holte er sich an der Technischen Hochschule in Dresden. Die praktische Tätigkeit begann er im Jahre 1906 als Bauführer der Strecke Weissenbach-Viadukt—Mogelsberg der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Mit Obering. G. Bener projektierte er sodann im Winter 1911/12 die Chur—Arosa-Bahn, um im Frühjahr 1912 die Bauleitung der Strecke Calfeiser-Viadukt—St. Peter zu übernehmen. Nach der verhältnismässig kurzen Beschäftigung als Bahnbauingenieur verlegte er seine Tätigkeit auf das Gebiet des Baues von Wasserkraftanlagen, das ihm bis zu seinem Ende die grösste Befriedigung bot. Ab Mitte 1915 arbeitete er als Stellvertreter von Dr. h. c. F. Gugler am Projekt des Kraftwerkes Eglisau, um Mitte 1917 die örtliche Bauleitung dieses Werkes zu übernehmen. Nach Fertigstellung dieses Baues betätigte er sich zunächst im Studienbureau Zürich für das Kraftwerk Etzel, um