

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 78 (1960)  
**Heft:** 20

## 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:** 21.02.2026

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

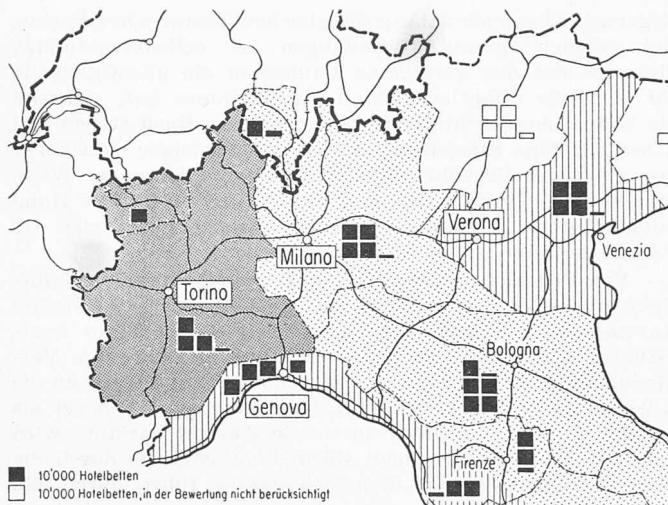


Bild 6 (verkleinert aus Abb. IV/8 des Originalberichts). Bewertung der südlichen Zielgebiete auf Grund der Verteilung der Hotelbetten (1954)

tenhängen und im Wald verlaufenden Aaretal-Variante weit überlegen. Vom militärischen Standpunkt aus ist die Striegel-Variante der andern vorzuziehen. Das Abwägen der Vor- und Nachteile der beiden Varianten ergibt, dass die vorteilhaften Eigenschaften der Aaretallösung die Vorzüge der Striegel-Variante, insbesondere deren bedeutend geringere Baukosten, nicht aufzuwiegen vermögen. Gestützt auf die vorstehende Beurteilung der Variantenkombinationen hat die Kommission der Variantenkombination «Striegel» den Vorzug gegeben.

Leider liegt der **dritte Teil** (Band 4) mit den städtischen Expressstrassen noch nicht vor. Das ist angesichts der Bedeutung des Entschlusses, die Autobahn als Expressstrassen mitten durch die Städte zu führen, bedauerlich. Wer sich mit Städtebau befasst, wird also heute noch nicht auf seine Rechnung kommen, er wird auf später vertröstet, obwohl die Bundesversammlung ohne Vorliegen dieses Bandes bereits beschliesst ...

Im **vierten Teil** mit den Strassenverbindungen über die Alpen ist wiederum ein verkehrsgeographischer Ueberblick, dann sind darin auch die allgemeinen Grundlagen für die Beurteilung der wintersicheren Strassenverbindungen im Alpengebiet, das Inventar der Tunnelprojekte mit erster Ausscheidung, die Transitverbindungen über die Alpen, der Ausbau der Passübergänge und der Zufahrten, die Strassenverbindung Bern—Wallis, die Strassenverbindung Glarus—Graubünden und ein Abschnitt über belüftete Strassentunnel und Tunnel mit Bahnverlad enthalten.

Die Transitverbindungen, die innerschweizerischen Verbindungen und die Ausbaumöglichkeiten wintersicherer Uebergänge und Tunnel sind von solcher Fülle, dass es sich gelohnt hat, dem Thema der Alpenübergänge einen besonderen Band zu widmen. Wiederum ist es uns unmöglich, hier den Inhalt auch nur zu umschreiben. Wir greifen um der originellen Idee willen lediglich Bild 6 heraus, das zur Aufstellung der Prognose des Verkehrs nach Süden gedient hat. Während der Gotthard eindeutig nach Mailand orientiert ist, werden die Uebergänge im Westen unseres Landes für Fahrten nach dem Piemont und dem westlichen Ligurien und jene im Osten für Reisen nach der Adria vorgezogen. Um diesen geographischen Verhältnissen gerecht zu werden, wurde die Untersuchung der Einzugsgebiete für vier verschiedene Zielpunkte im Süden durchgeführt. Jeder dieser Zielpunkte ist Schlüsselpunkt für ein bestimmtes italienisches Zielgebiet, nämlich Turin für das Piemont, Mailand für die Lombardei und die Emilia, Verona für Venezien und Genua für Ligurien sowie für die mittelitalienische Westküste. Dazu kommen in routengerechter Aufteilung die südlich liegenden Regionen. Die Bedeutung der vier Zielgebiete kann am besten anhand der in ihnen vorhandenen Hotelbetten bewertet werden (Bild 6). Da die weiter im Süden liegenden Regionen gegenüber den oberitalienischen Provinzen für geringere Verkehrsanteile als Reiseziele in Frage kommen, wurden

deren Hotelbettenzahlen mit abnehmendem Gewicht berücksichtigt.

Der **fünfte Teil** enthält in planlicher Beziehung die Quintessenz, nämlich die Festlegung des Strassennetzes mit dem Bauprogramm, Kosten, Finanzierung und volkswirtschaftliche Auswirkungen der Autobahnen. Interessant ist die kritische Würdigung des vorgeschlagenen Netzes. Alle Städte mit über 40 000 Einwohnern (Stand 1950) werden miteinander verbunden, außerdem 31 von insgesamt 42 Städten mit mehr als 10 000 Einwohnern. Alle städtischen Gemeinwesen (mit Ausnahme von Chaux-de-Fonds, Le Locle, Uster und Davos) können mit Anschlussstrecken von höchstens 7 km Länge an das Netz angeschlossen werden. Die Kantonshauptorte Sarnen, Glarus, Zug, Appenzell und Aarau werden nicht direkt von Autobahnen bedient, Zug und Aarau liegen jedoch in ihrer Nähe. Das Netz erreicht 90 % der städtischen Bevölkerung; berücksichtigt man links und rechts der Bahn einen Streifen von 5 km Breite, dann sind ungefähr 3,1 Mio Personen oder 67 % der Bevölkerung im Einzugsbereich des Netzes. 75 % aller Motorfahrzeuge sind in Gemeinden registriert, die von der Autobahn berührt werden. Im gleichen Streifen von 10 km Breite liegen 68 % der dem Fabrikgesetz unterstellten Betriebe mit über 400 000 Beschäftigten. Dem vorgesehenen Netz gehören die Zufahrtstrecken zu den Fremdenverkehrszentren an.

Der **sechste Teil** enthält die Gesetzgebung mit Teilrevision der Bundesverfassung und dem Entwurf zu einem Strassenbaugesetz. Im Anhang sind der Wortlaut der von Volk und Ständen am 6. Juli 1958 angenommenen Strassenbauartikel der Bundesverfassung und die Behandlung des Entwurfes der Planungskommission zu einem Bundesgesetz über die Nationalstrassen durch die Bundesbehörden.

## Planung des Zentrums von Wabern

Ueberarbeitung eines Ideenwettbewerbs

DK 711.55

Dem Bezirk Wabern der bernischen Vorortgemeinde Köniz fehlt heute sowohl der bauliche Akzent wie auch das eigentliche geschäftliche Zentrum. Die Geschäfte werden je länger desto mehr auf die ganze Länge der Seftigenstrasse aufgereiht. Die einzelnen Läden liegen für einen rationellen Einkauf zu weit auseinander. Man wird dadurch vielfach dazu verleitet, eher mit dem Tram in die Stadt zu fahren, wo auf kleinem Raum eine grosse Auslage in allen Waren-gattungen vorhanden ist, als in Wabern selbst mit viel Zeitverlust und beschränkter Auswahl einzukaufen. Diesen Zustand wünscht weder die Geschäftswelt noch die Bevölkerung von Wabern zu erhalten, vielmehr möchte diese auf möglichst kleinem Raum und zentral gelegen alles in grosser Auswahl zur Verfügung haben.

Mit dem geschäftlichen Zentrum um den Dorfplatz herum soll gleichzeitig ein baulicher Akzent zur Betonung und Bereicherung des räumlichen Zentrums des Dorfes geschaffen werden. Die Schaffung dieses Akzentes ist unerlässlich, wenn sich Wabern nicht je länger je mehr zur monotonen Vorortssiedlung mit langweiliger, spannungsloser Aufreihung gleichwertiger Bauten längs der Hauptstrasse entwickeln soll. Der geforderte Kern wird die ihm zugesetzte Funktion nur erfüllen können, wenn er in bezug auf die Grösse und die Gestaltung auf die umliegende Ueberbauung und die Siedlung überhaupt richtig abgestimmt ist. Diese Abstimmung kann nicht auf die heutige Ueberbauung des Zentrums von Wabern erfolgen, weil damit gerechnet werden muss, dass ein grosser Teil der bestehenden Bauten in nicht allzu ferner Zeit einer dichteren Ueberbauung weichen wird und das Dorfzentrum überhaupt einen andern Charakter erhält. Die Ueberbauung des Dorfzentrums muss aus diesen Gründen im Zusammenhang mit dem Dorfplatz neu überprüft werden.

Als Einzugsgebiet für das Geschäftszentrum von Wabern kommt nur das Gebiet zwischen dem Sprengerweg und der Gemeindegrenze Kehrsatz in Frage. Mit der Ueberbauung des Morillongutes (siehe SBZ 1956, S. 53 ff.) wird dort ein eigenes Geschäftszentrum aufgebaut, das aber nur die Bevölkerung des Morillongutes selbst und diejenige des Gurtenbühlis zu erfassen vermag. Auf das Gebiet östlich des

Sprengerweges wird das Zentrum des Morillon-Gutes ohne Einfluss bleiben. Im Einzugsgebiet des Zentrums von Wabern wohnen heute rd. 4500 Personen. Mit der weiteren Überbauung muss mit einem Anwachsen der Bevölkerung dieses Gebietes auf 10 bis 12 000 Personen gerechnet werden.

Zur planlichen Vorbereitung dieses Ziels hatte der Gemeinderat Köniz im Jahre 1957 einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, dessen Ergebnis im folgenden Jahre vorlag (s. SBZ 1958, S. 410). Unter 23 Teilnehmern wurden die Projektverfasser der drei besten Entwürfe, die Architekten F. Meister, Bern, Lienhard und Strasser, Bern, und H. Steffen, Liebefeld, ermittelt. Sie wurden aufgefordert, ihre Projekte zu überarbeiten.

Die *Erwägungen des Preisgerichtes* lauteten damals:

Die verkehrsreiche Seftigenstrasse, die vorab dem täglichen Berufsverkehr dient, wird im Bereich des geplanten vorstädtischen Einkaufszentrums einen Ausbau erfahren müssen, welcher eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme und die Trennung der Verkehrsbahnen ermöglicht sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Die Einführung einer «zweiten Ebene» mit komplizierten Unterführungsbauwerken für den Fahrverkehr kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Erwägung gezogen werden. Es muss also damit gerechnet werden, dass die Strasse als eigentliche Lebensader des Dorfes auch in Zukunft zu ebener Erde bestehen bleibt. Die Hauptanschlüsse in die Wohngebiete sind zu erhalten und über Kreuzungs- oder Abzweigungsanlagen zu leiten, die im Endausbau mit Signalanlagen gesteuert werden können.

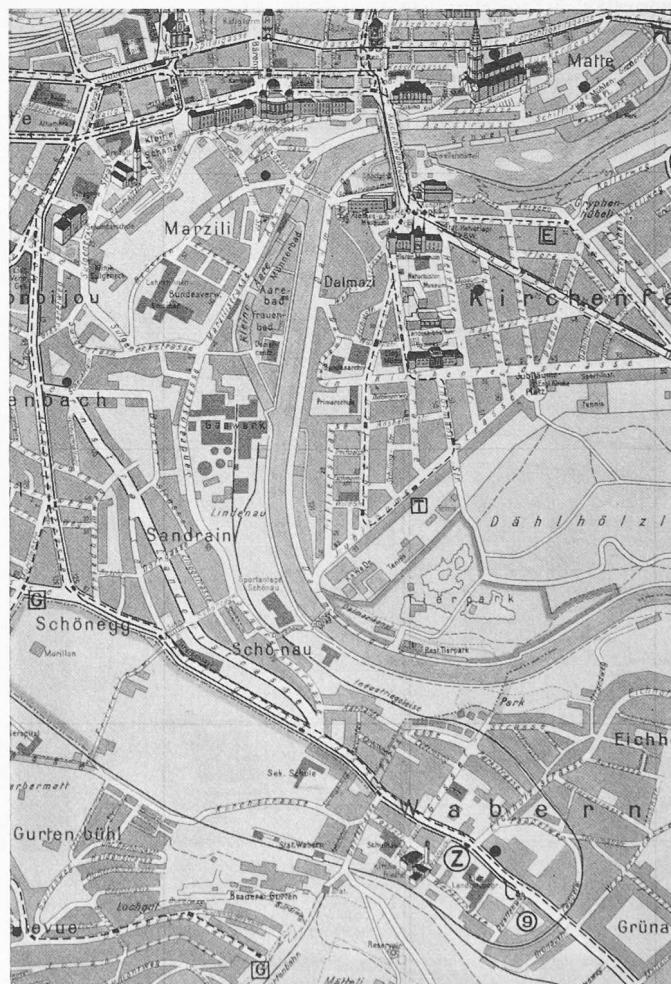
Das Zentrum, welches durch Läden, Vergnügungs- und Bildungsstätten, Büros, gewerbliche Werkstätten, Wohnbauten usw. gebildet wird, würde vorteilhafterweise auf der Nordseite der Seftigenstrasse liegen, doch stehen dort die Grundstücke noch lange Zeit nicht zur Verfügung. Ein zweigeteiltes, rittlings der Seftigenstrasse angeordnetes Zentrum wird abgelehnt. Der Bau des Dorfplatzes ist aber zu einem dringenden Erfordernis geworden, so dass man das südlich der Strasse gelegene, der Gemeinde gehörende Grundstück für diesen Zweck verwenden muss. Zur Belebung dieses Platzes, der auch optisch als Mittelpunkt des Bezirkes Wabern in Erscheinung treten soll, ist der Bau eines markanten Gebäudes mit grossem Publikumverkehr erforderlich. Dieser wird vorteilhaft möglichst nahe an die Seftigenstrasse gerückt. Mit ihm soll die erste Etappe der Kernbildung verwirklicht und der Umbau des angrenzenden, heute recht unterschiedlich bebauten Gebietes zwischen der Landestopographie und der Dorfstrasse eingeleitet werden. Wichtig ist, dass diese erste Etappe als lebensfähige Einheit verwirklicht werden kann. Läden, die abseits der Seftigenstrasse liegen, werden kaum florieren, sie müssen in den Bereich des pulsierenden Lebens gerückt werden. Die Platzanlage dient zur Ausweitung des Raumes und gewährleistet den Einbezug der reformierten Kirche ins Platzbild. Prüfenswert ist eine aus der vorhandenen Neigung des Gebäudes hergeleitete Terrassierung und Gliederung des Platzes, wie sie in einzelnen Projekten angedeutet ist. Die Einleitung des Umbauprozesses zur Bildung des Einkaufszentrums kann durch Erhöhung der zulässigen Ausnutzung der Grundstücke angeregt werden. Für die Bewilligung erhöhter Ausnutzungsmöglichkeiten sind aber besondere Überbauungspläne erforderlich, die eine sinnvolle Bebauung sicherstellen. Empfehlenswert ist es, einen Versuch zu wagen, das als Einkaufszentrum vorgesehene Gebiet als eigentlichen Fussgängerbereich zu planen.

Im Jahre 1959 haben die beauftragten Architekten ihre überarbeiteten Projekte abgeliefert. Das Preisgericht von 1958 wurde als Ausschuss einberufen, um die neuen Projekte zu prüfen, der ausschreibenden Behörde Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Er stellte nach eingehender Prüfung der Entwürfe folgende Erwägungen an:

Die Expertenkommission ist sich bewusst, dass die Lösung der komplexen Aufgabe vor allem in räumlicher und baukünstlerischer Hinsicht ausserordentliche Schwierigkeiten bietet. Eine angestrebte, grosszügige Platzgestaltung auf dem zur Verfügung stehenden Areal einerseits und die Forderung nach wirtschaftlich tragbarer Ausnutzung desselben anderseits scheinen sich zu widersprechen.

Aufbauend auf den Erwägungen des Preisgerichtes des Ideenwettbewerbes für die Gestaltung des Ortskernes zu Wabern vom 20. Juni 1958 und in Weiterentwicklung ihrer damaligen Entwürfe, unter Berücksichtigung der Kritik, haben die drei Projektverfasser mit ihren neuerlichen Studien einen wesentlichen Beitrag zur Vorbereitung der baulichen Gestaltung des Dorfkernes geleistet. Alle waren bestrebt, den Realitäten des heutigen Baubestandes und den wirtschaftlichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen; sie versuchten auch die erste Bauetappe so anzutragen, dass sie sich auf dem zur Verfügung stehenden Land, ohne wesentliche Beeinträchtigung der Nachbarschaft, als Bestandteil einer in die Zukunft weisenden Umgestaltung des ganzen Dorfkernes verwirklichen lässt.

Nach eingehendem Abwägen aller Vor- und Nachteile stellt der Ausschuss den Entwurf Meister einstimmig in den Vordergrund. Dieser bildet eine gute Grundlage für die Angriffnahme der Realisierungsmassnahmen. Diese sind zweifacher Natur. Die Gemeinde Köniz wird für den Dorfplatz und seine engere Umgebung unter Einbezug des Kirchenvorplatzes einen Alignementsplan ausarbeiten und auflegen. Gleichzeitig wird sie mit einem Interessenten für die Ausführung der Bauten in Verbindung treten müssen. Der Alignementsplan soll die Führung neuer Strassen mit Baulinien, die Strassen- und Platzgestaltungen und die Stellung und Höhe der Bauten festlegen; er ist auf Grund eines ausgearbeiteten Vorprojektes zu entwerfen. Der Gemeinde wird empfohlen, die Ueberwachung der Ausführung der Bauten nicht aus der Hand zu geben. Als Landeigentümerin kann sie entscheidenden Einfluss auch auf die architektonische und künstlerische Durchbildung des Bauvorhabens nehmen. Sie sollte bei der Abgabe des Baulandes im Baurecht vertragliche Sicherungen treffen, die eine einwandfreie Verwirk-

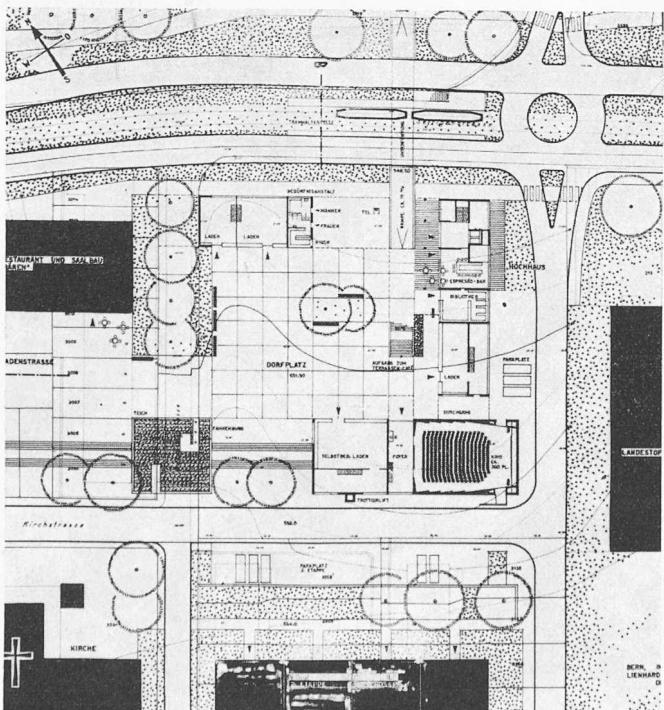


Ausschnitt 1:20 000 aus dem Stadtplan von Bern. Z = Zentrum von Wabern

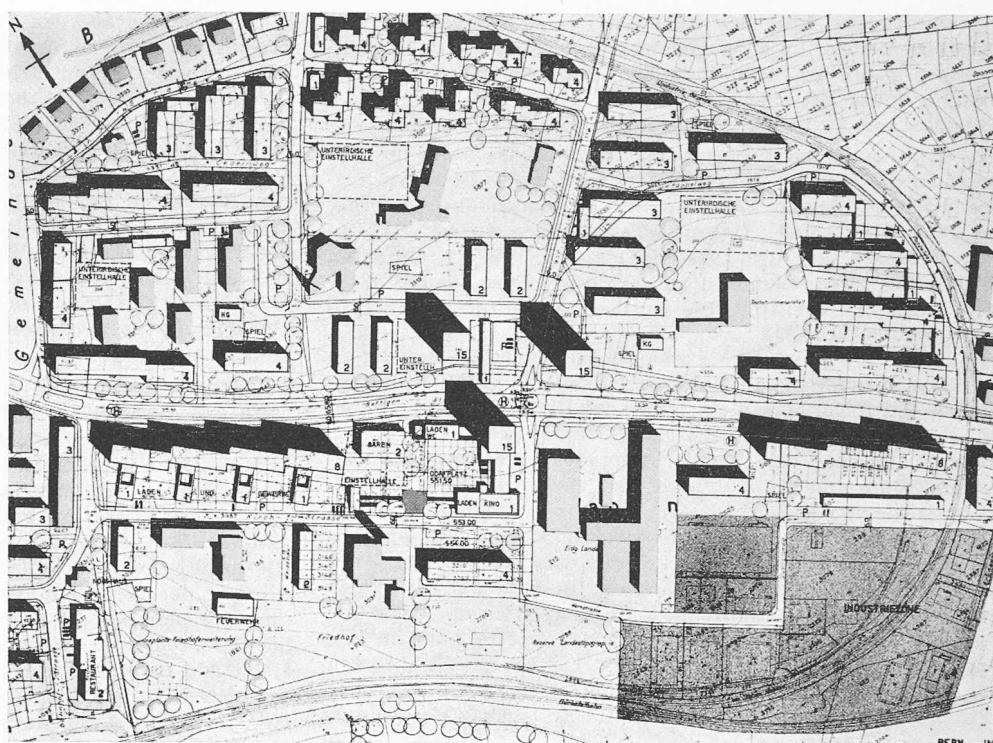
**Entwurf Architekten Lienhard und Strasser.** Die Verfasser versuchen der Kritik aus dem ersten Wettbewerb dadurch entgegenzutreten, indem sie die nördlich der Seftigenstrasse gelegene Hochhausgruppe rittlings über diese Strasse ziehen, d. h. eines der drei Turmhäuser kommt direkt auf den Dorfplatz zu stehen. Damit wird eine gute Wirtschaftlichkeit für die erste Etappe sichergestellt. Die Grundidee dieses neuen Vorschlags ist im Prinzip gut denkbar, kommt aber im Modell nicht durchwegs glücklich zum Ausdruck. Im verkehrsreichen Zentrum, an der Kreuzung Seftigenstrasse/Eichholzstrasse, wirken die drei nahezu 50 m hohen Punkthäuser zu stark, extrem ausgedrückt, etwas beängstigend. In der vorgesehenen ersten Etappe fallen allerdings diese Bedenken weg. Die gestaffelten Reihenbauten südlich der Seftigenstrasse wirken in ihrer zufälligen Abdrehung unbestimmt. Der optische Zusammenhang der beiden Kirchen ist nicht mehr so gut getroffen wie im ersten Entwurf.

Die Bauten der 1. Etappe weisen Qualitäten auf: Der schlanke Turm steht in guter Proposition zur langen Horizontalen des eingeschossigen Baues längs der Hauptstrasse. Der niedrige Baukörper des im Hintergrund liegenden Kinos rahmt den Platz geschickt. Die ebenerdige Espresso-Bar, das Terrassen-Café mit breiter Aufgangsrampe, die einzelne Baumgruppe, die Sitzsteine usw. sind reizvolle Gedanken im Ausdruck des Platzes. Dagegen liegt die Bedürfnisanstalt zu exponiert und beeinträchtigt den Durchblick von der Seftigenstrasse. Die Rampe zur Unterführung ist mit 19 % Steigung zu stark und unterbricht den Fussgängerstreifen. Die Parkungsgelegenheiten sind ungenügend. Das Hochhaus selbst ist nur sehr summarisch dargestellt und lässt noch kein Urteil über seine Wirkung im Detail zu. Gesamthaft gesehen ist das Projekt für die erste Etappe gut, der weitere städtebauliche Rahmen hat dagegen verloren.

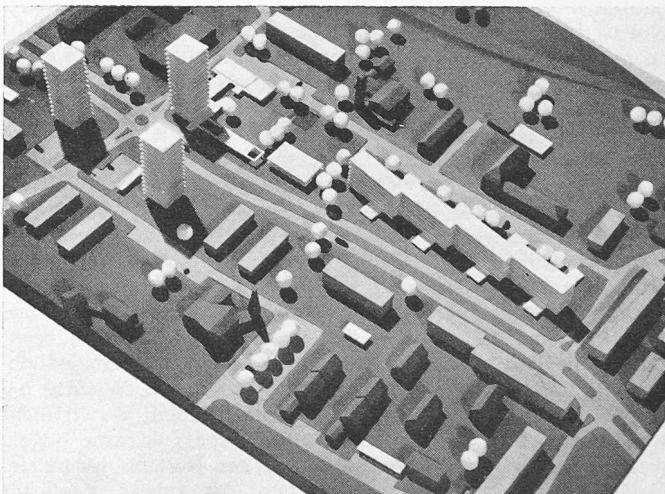
#### Entwurf der Architekten Lienhard und Strasser



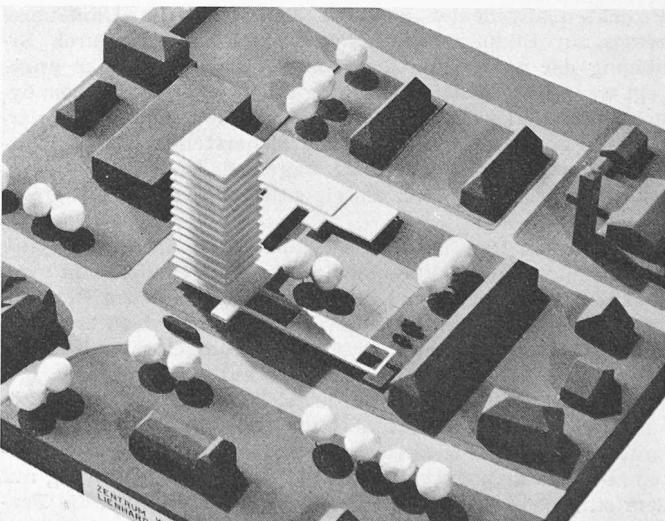
Erste Etappe, Zentrum, 1:1500



Endausbau, Lageplan 1:5000



Endausbau, aus Norden

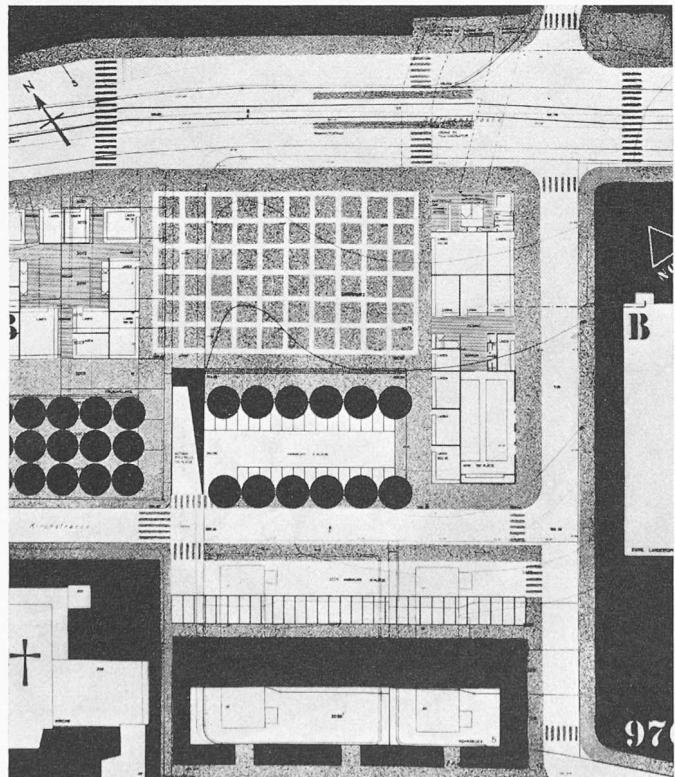


Erste Etappe, Zentrum, aus Norden

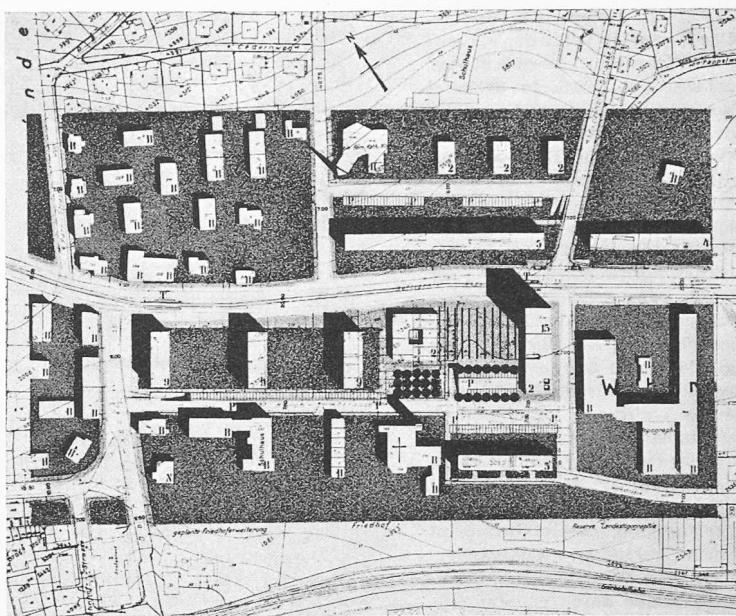
**Entwurf Architekt H. Steffen.** Im engeren Wettbewerbsareal zwischen Seftigen- und Kirchstrasse hat der Projektverfasser seine frühere Konzeption (von Westen nach Osten) mit drei quergestellten Querblöcken, einem niedrigen Ladenbau im Vorfeld der Kirche, dem öffentlichen Platz und dem Hochhaus wieder aufgenommen. In Abweichung vom früheren Projekt hat er jedoch das dominierende Hochhaus aus der Südwestecke des Platzes nach vorn an die Seftigenstrasse gerückt. Er hat damit die an und für sich naheliegende Idee des seinerzeitigen erstprämierten Projektes übernommen, ohne dass wesentlich Neues hinzugekommen wäre. Während dem früheren Projekt bei einem gewissen Mangel an systematischer, formeller Durchbildung eine sympathische Intimität eignete, ist das neue Projekt wohl straffer gefasst, wirkt jedoch etwas kalt und lieblos. Unangenehm fallen in dieser Beziehung besonders die parallel zur Strasse gestellten un gegliederten Baublöcke im Norden der Seftigenstrasse auf, die die Längswirkung der Durchgangsstrasse noch betonen und die katholische Kirche nur recht zufällig in Erscheinung treten lassen.

Eine gewisse Grosszügigkeit ist dem Dorfplatz eigen, doch dürfte dieser keinen besonderen Anreiz zum Verweilen bieten. Eine gewisse optische Abtrennung gegenüber der verkehrsreichen Seftigenstrasse dürfte die Benützbarkeit des Platzes auch als Aufenthalts- und Ruheraum erhöhen. Besonders lieblos ist die Benützung der überhöhten Terrasse südwestlich des Platzes als Parkterrasse. Die Verbindung des Platzes mit der protestantischen Kirche, die eine besonders sorgfältige Ausbildung verdient hätte, ist durch die Zufahrtsrampe zur unterirdischen Autohalle sehr schlecht gestaltet. Auch die Parkierungsfläche südwestlich der Kirche gereicht derselben nicht zum Schmuck. Das zweigeschossige Ladenzentrum im Nordwesten des Platzes (2. Etappe) liegt zwar in bezug zur Kirche und zum Hochhaus richtig und ist auch in der Höhe auf diese beiden Dominanten abgestimmt, dagegen riegt es den Platz von der Fussgängerverbindung längs der Seftigenstrasse fast vollständig ab. Die vorgesehene Fussgängerunterführung unter der Seftigenstrasse endet im Untergeschoss des Hochhauses, ohne die wünschbare Beziehung mit dem Dorfplatz herzustellen.

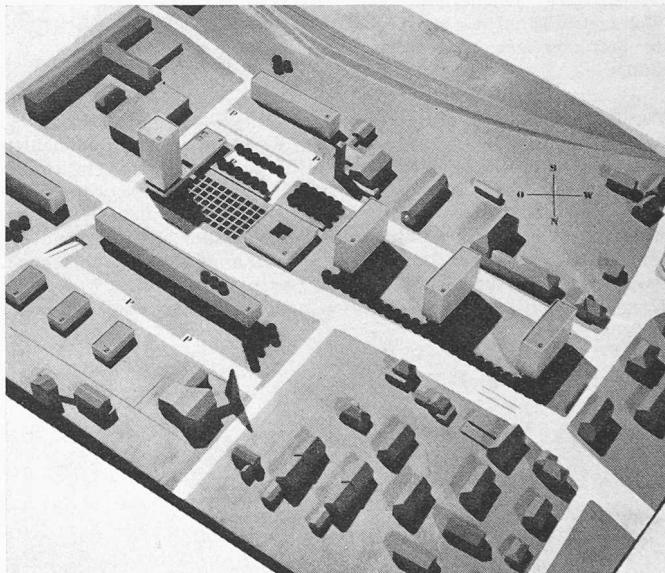
Entwurf von Architekt H. Steffen



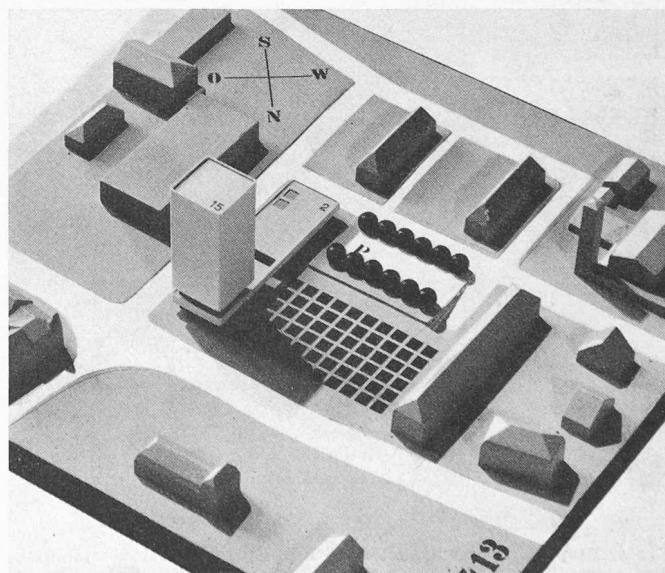
Erste Etappe, Zentrum, 1:1500



Endausbau, Lageplan 1:5000



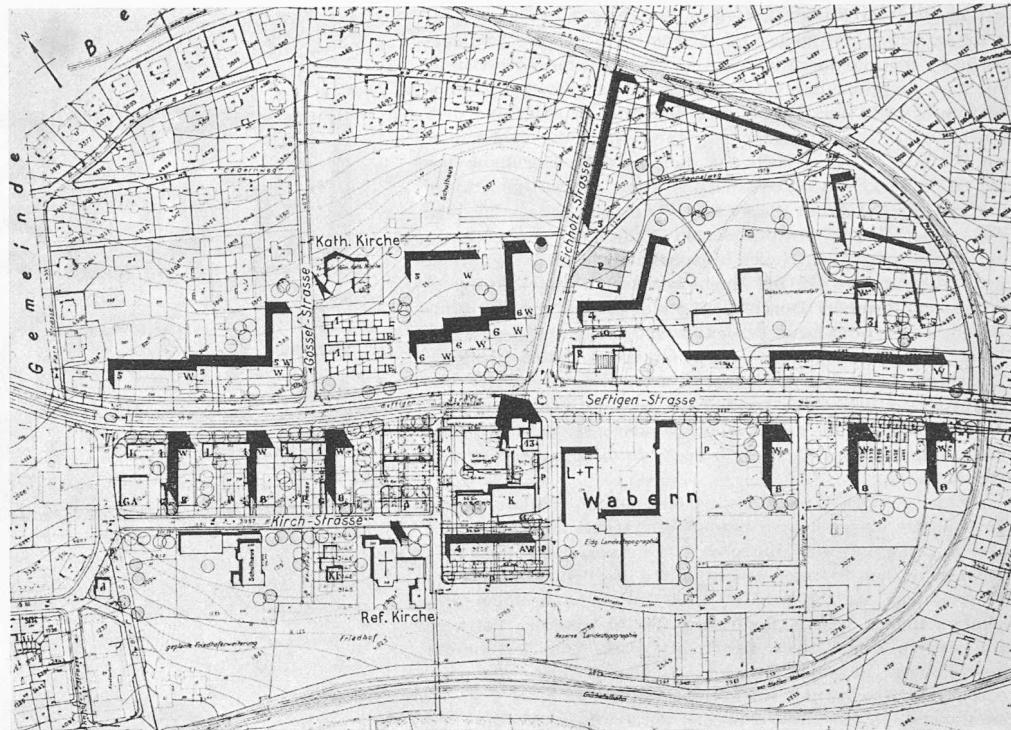
Endausbau, aus Norden



Erste Etappe, Zentrum, aus Norden

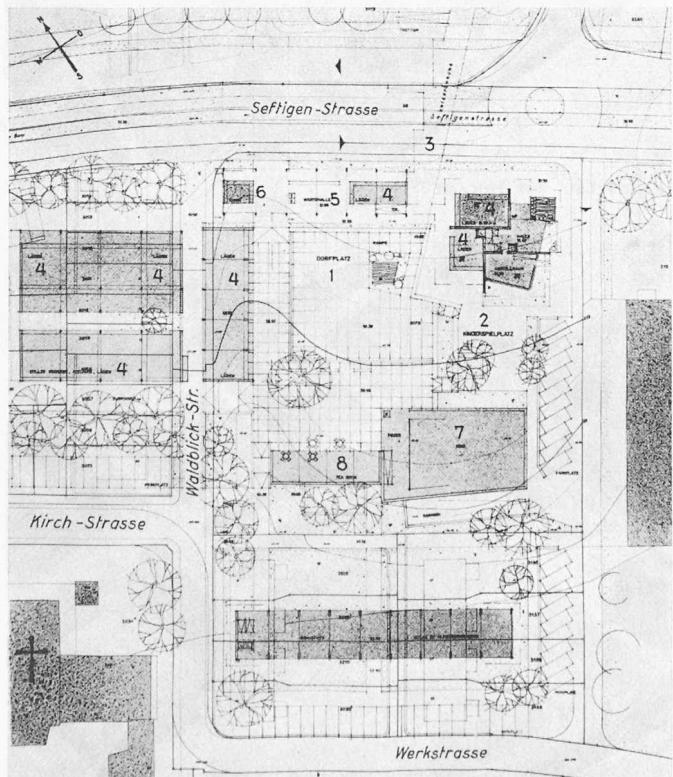
Entwurf Architekt F. Meister.  
Der Verfasser trägt der am seiterzeitigen Wettbewerbsentwurf geäußerten Kritik in dreierlei Beziehung Rechnung: Er ersetzt den der Kirche vorgelagerten viergeschossigen Bau, welcher diese vom Platz abrennte, durch einen niedrigen, eingeschossigen mit genügendem Vorplatz zur Kirche. Die niedrigen Ladenbauten nordwestlich des Platzes werden zur Ermöglichung einer etappenweisen Ausführung in verschiedene Baukörper aufgegliedert, und die zu hohe Zeile vor der katholischen Kirche wird durch niedrige Einfamilienatriumhäuser ersetzt. Der Verfasser entwickelt in anerkennenswerter Art neue Ideen, wobei vor allem die Ausmündung der Fußgängerunterführung auf einen vertieften Fußgängerplatz, die Ersetzung der Hochhausscheibe durch ein gut proportioniertes und von den übrigen Scheibenhäusern klar abgesetztes Turmhaus und die differenziertere Gliederung der Wohngebäude auf der Nordseite der Seftigenstrasse zu erwähnen sind.

Als gute Ideen treten hervor: Der Zusammenklang des Hochhauses und der beiden Kirchtürme, wobei alle drei Dominanten vom Dorfplatz aus sichtbar sind, der gut proportionierte ruhige Vorplatz vor der protestantischen Kirche, das Zurücktreten der Platzwand nördlich der Seftigenstrasse gegenüber dem Hochhaus, wobei für dieses ein wohltuender weiter Vorraum entsteht, und die intime Gestaltung des Dorfplatzes selbst. Angenehm berührt auch, dass das Hochhaus sich klar vom Boden abhebt. Die Wartehalle längs der Seftigenstrasse ist offen ausgebildet, so dass der Platz

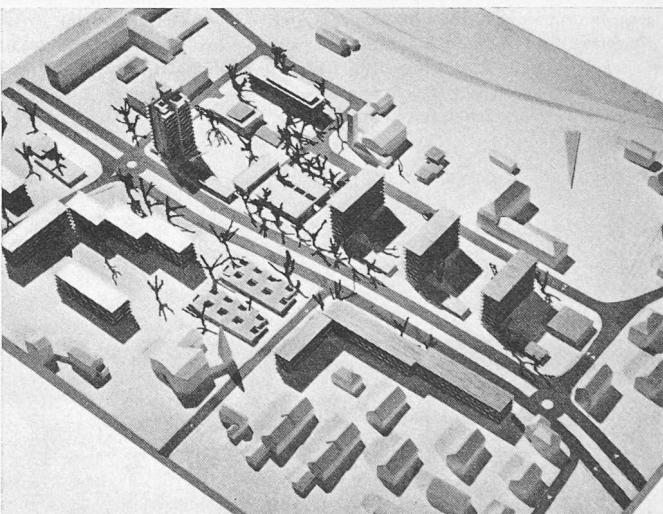


Endausbau, Lageplan 1:5000

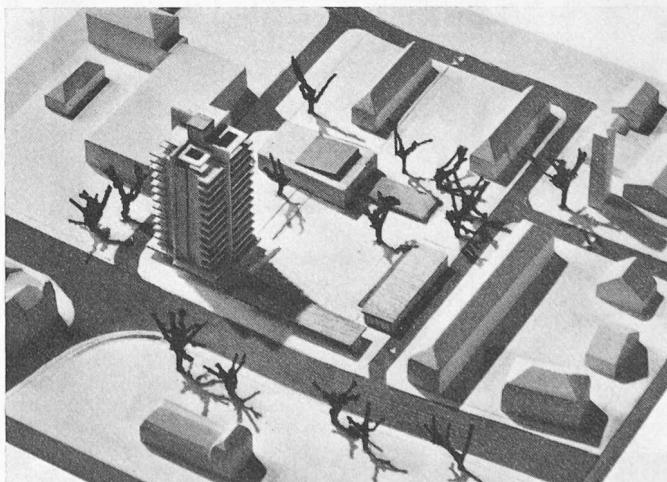
#### Entwurf von Architekt F. Meister



Erste Etappe, Zentrum, 1:1500. 1 Dorfplatz, 2 Kinderspielplatz, 3 Unterführung für Fußgänger, 4 Läden, 5 Wartehalle, 6 Kiosk, 7 Kino, 8 Tea Room



Endausbau, aus Norden



Erste Etappe, Zentrum, aus Norden

wohl optisch gefasst, jedoch nicht zu stark von der Hauptverkehrsader abgeriegelt ist. Die Absenkung des Dorfplatzes ermöglicht, die Fußgängerunterführung ohne größere Treppen auf dem Platz auszumünden zu lassen, wodurch eine starke Tunnelwirkung vermieden wird. Dagegen erachtet der Ausschuss die Absenkung als zu tief, der Platz wirkt dadurch beinahe als Bassin, er verliert optisch an Weite und die Beziehung zur Seftigenstrasse. Das Passieren der Fußgänger wird erschwert. Günstig ist die Abfahrt zur unterirdischen Garage gelegen, wobei diese jedoch durch die Platzabsenkung sehr tief zu liegen kommt und entsprechend teuer wird.

Nicht ganz gelöst ist der längs der Waldblickstrasse angeordnete Ladentrakt, der etwas zu nah an die bestehenden Bauten und an die späteren Neubauten herankommt. Es wäre zu prüfen, ob dieser Ladentrakt nicht bis zur Seftigenstrasse vorgezogen werden sollte, wobei die Passage zum Platz trotzdem erhalten bleiben müsste. Im übrigen sind die Läden in der Nähe der Seftigenstrasse richtig angeordnet. Auch das Kino liegt in richtiger Lage, wobei die Rückseite des Platzes durch ein Café belebt wird.

Der Entwurf bietet eine genügende Ausnutzung und ermöglicht auch in der ersten Ausbauphase eine wirtschaftliche Nutzung und eine architektonisch gute Gestaltung des Platzes, wobei die Funktion eines wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Schwerpunktes (Zentrum) gut erfüllt wird.

lichung dieses für Wabern wichtigsten Bauvorhabens in jeder Hinsicht sicherstellen oder sich am Bau selber massgeblich beteiligen.

Der Ausschuss empfiehlt der Gemeinde Köniz, für die Weiterbearbeitung des Vorhabens Architekt Franz Meister beizuziehen.

Köniz, den 4. Februar 1960.

Der Ausschuss: *Walter Antener, Hans Marti, Werner Stücheli, Walter Kamber, Carl Schweizer, Mathys.*

## Ueber die Flugzeuge der französischen Firma Sud-Aviation

Von **Henry George**, cand. masch.-ing., Zürich

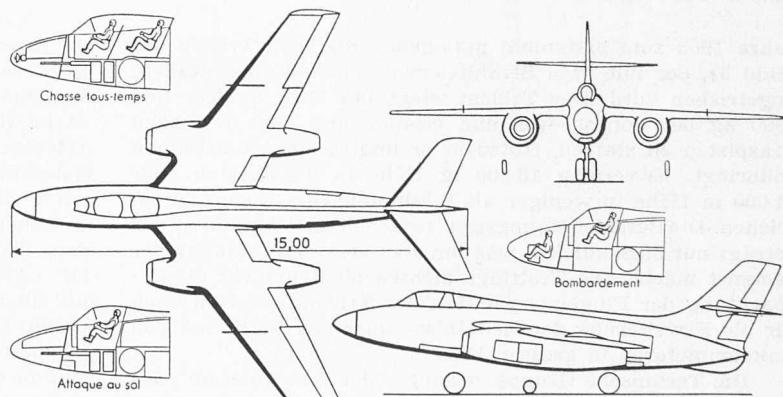
DK 629.135

Das französische Mittelstreckenflugzeug «Caravelle» ist von mehreren Fluggesellschaften, so von der Air France, der S. A. S., der Swissair, der Sabena, der Varig, der Finnair und anderen teils schon auf regelmässigen Linienflügen in Betrieb genommen worden, teils hiefür vorgesehen. Das ist wohl das deutlichste Zeichen für eine Wiederbelebung der französischen Flugzeugindustrie. Nach vielen politisch- und kriegsbedingten Schwierigkeiten entstand im Jahre 1957 durch die Zusammenlegung der «Sud-Est-Aviation» und der «Ouest-Aviation» die «Sud-Aviation», die damit die sechstgrösste Flugzeugfabrik der Welt und die grösste Europas wurde. Die gesamte bebaute Fläche aller ihrer Werke umfasst 570 000 m<sup>2</sup>; die Belegschaft wird zu 22 200 angegeben; davon sind 1700 Fachleute in den Konstruktionsabteilungen.

Vom Jahre 1947 an wurden von den genannten Vorgängergesellschaften mehrere bekannte Flugzeuge und Hubschrauber in Lizenz gebaut, so die einsitzige Vampire Mk 5 und der Bordjäger Sea-Venom (Lizenz von De Havilland). Aus ihnen entstanden durch verschiedene Verbesserungen der «Mistral Mk-53» und der «Aquilone». In eigener Entwicklung der Sud-Aviation ist eine Reihe Prototypen entstanden, die sich für die verschiedensten Zwecke eignen. Als langsamfliegende Flugzeuge und Hubschrauber sind mehrere Ausführungen für militärische und zivile Zwecke entwickelt worden. — Das Flugzeug «SE 118 Diplomate» (Bild 4) ist ein Halb-Tiefdecker mit zwei Propellerturbinen. Es kann so ausgeführt werden, dass neben der Besatzung von zwei Mann bis zu 20 Passagiere Platz finden. Die Reise-Geschwindigkeit bei 6000 Meter Höhe beträgt 515 km/h, die Reichweite 2000 km.

Der Diplomate wurde aus der «SE 117 Voltigeur» weiterentwickelt, wobei von dessen Bauteilen bis 67 % unverändert übernommen werden konnten. Er eignet sich für Fallschirmsprünge, Verwundeten-Transport und Erkundung und kann auf Graspisten geringsten Ausmassen starten und landen.

Bei den Flugzeugen für rein militärische Zwecke findet man die bekannten, in Serie hergestellten Jagdbomber «Ouragan», «Mystère II», «Mystère IV», «Super Mystère» und den jetzt in drei verschiedenen Ausführungen lieferbaren «SO 4050 Vautour» (Bilder 1 und 2), der bei der französischen Luftwaffe als Allwetter-Jäger, Bomber und für taktische Unterstützung im Einsatz steht. In Serie wird das zweimotorige Düsenschulflugzeug «Fouga Magister» fabriziert. Ausser den Prototypen ist das Kampfflugzeug «SE 5000 Baroudeur» zu erwähnen, das auf Graspisten verwendbar ist, sowie der im



Bil 1. Das Mehrzweck-Flugzeug «SO 4050 Vautour», 1:250



Bild 2. Kampfflugzeuge «SO 4050 Vautour»