

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 22

PDF erstellt am: **23.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

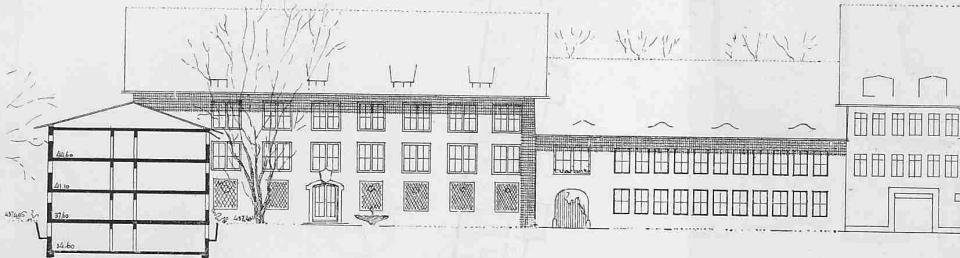
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

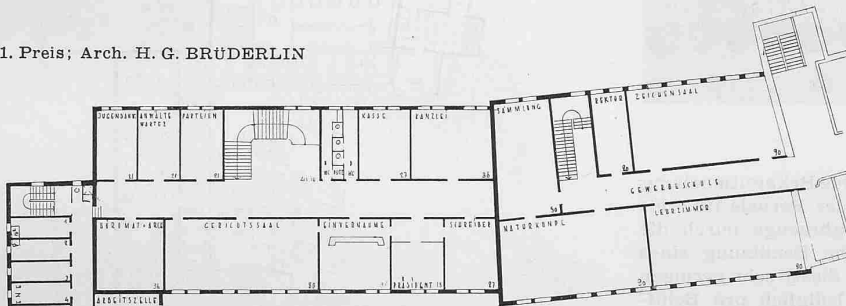


Bezirksgebäude, Ostansicht (oberer Graben)



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 Häfligerareals unter Schonung des Baumbestandes. — **Gewerbeschule:** Einfache Erweiterung mit guten Grundrissen. — **Städtische Werke:** gute Grundrissgestaltung mit klarer Unterteilung der verschiedenen Raumgruppen; sehr gute feinfühlig architektonische Gestaltung; überzeugender Vorschlag für die Schaufensteranlage. — **Bezirksverwaltung:** Klare Grundrissorganisation; feinfühlig kubischer Aufbau. — **Allgemeine Bewertung:** Feinfühlig, gut durchgearbeitete Anlage.

**Nachteile**

**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 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 Bureaubäude, 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.

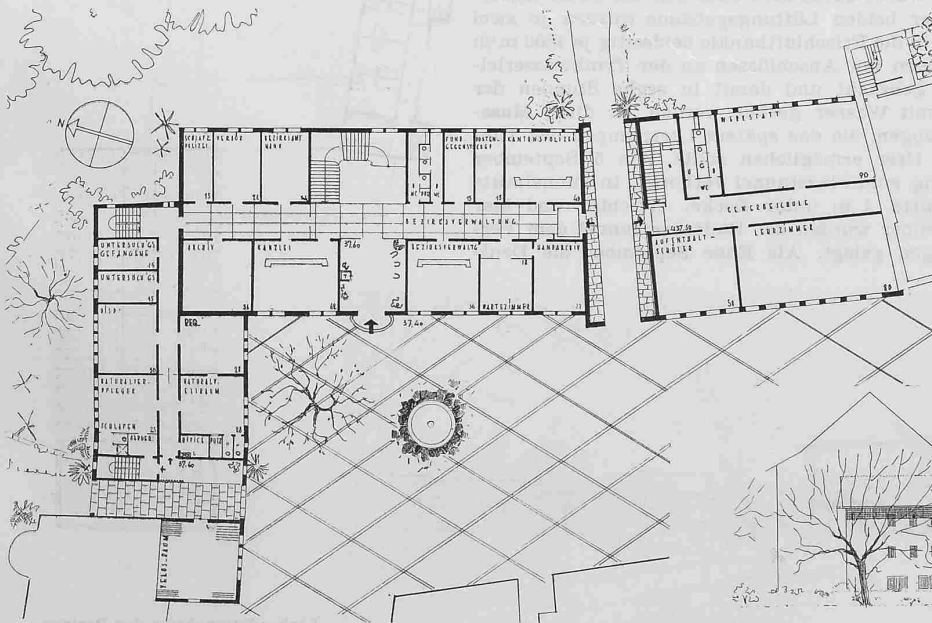
**Nachteile**

**Situation und Verkehrsregelung:** Zu starkes Beschneiden der bestehenden Promenaden beim Städteingang unerwünscht; Baumbestände zu wenig geschont. — **Gewerbeschule:** Nebeneingang aus Durchfahrt ungünstig; vollwertige disponible Räume fehlen. — **Bezirksverwaltung:** Treppenhaus ungenügend belichtet; Küche u. Office des Gefangenenwartes 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 m<sup>3</sup>, Bezirksverwaltung 11 550 m<sup>3</sup>, Total 30 120 m<sup>3</sup>.

**Vorzüge**

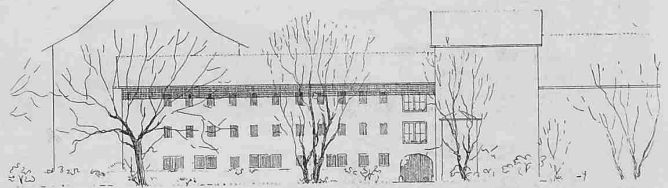


Bezirksgebäude, Erdgeschoss und erster Stock 1 : 600

**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 Maastunnels<sup>1)</sup> wurde durch die Deutschen verboten; selbst als der Tunnel am 14. Februar 1942 dem öffentlichen Ver-

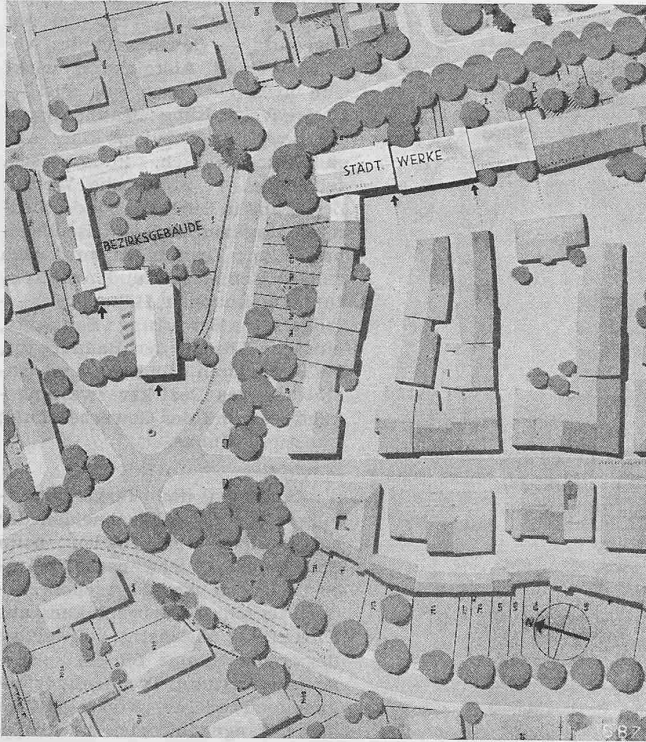
<sup>1)</sup> Siehe SBZ Bd. 112, S. 154, 190 (1938); Bd. 113, S. 143\* (1939); Bd. 117, S. 278\*, 289\*, 299\* (1941); Bd. 119, S. 195\*, 226 (1942).



Bezirksgebäude, Nordansicht

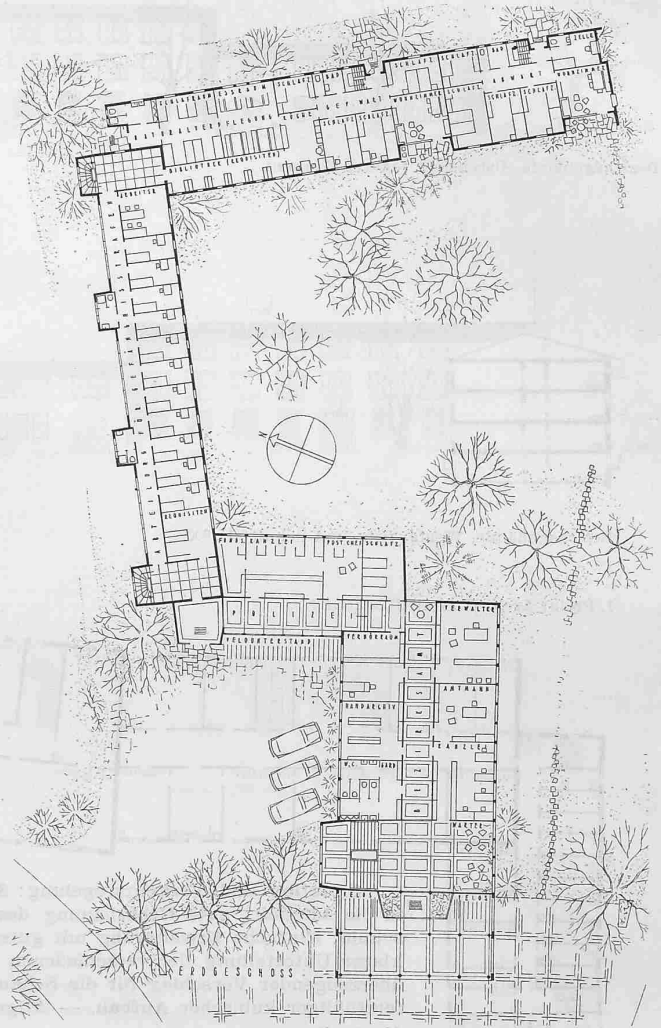
### Wettbewerb der Gemeinde Zofingen 1944/45

2. Preis (3800 Fr.) Entwurf Nr. 19, Verfasser E. STRASSER, Dipl. Arch., Brugg und G. L. KELLER, Arch., Aarburg

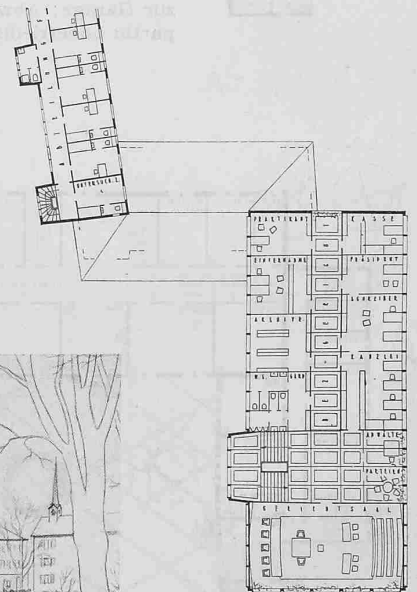


Lageplan 1 : 2500

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 Saugventilator in Betrieb gehalten. Es konnten hierbei in der Tunnelluft kaum Spuren von CO festgestellt werden. Fussgänger- und Radfahrertunnel wurden anfänglich belüftet durch Einblasen mit einem Zentrifugalventilator. Bald tat sich die Notwendigkeit hervor, diese Belüftungsrichtung umzukehren und einen Saugventilator an Stelle des Druckventilators einzubauen. Die eingblasene 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 Radfahrertunnel auch dem Fussgängerverkehr 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-setzen des Tunnels vorbereitet. In jedes der beiden Lüftungsgebäude wurden je zwei 400 mm-Heberleitungen eingebaut, durch die in die Frischluftkanäle beidseitig je 4800 m<sup>3</sup>/h Wasser eingelassen werden sollten; zusammen mit Anschlüssen an der Trinkwasserleitung konnte die Fülleistung auf 7800 m<sup>3</sup>/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 Radfahrertunnel dem Verkehr entzogen und auch hier Sprengladungen gelegt. Als Ende September die Deut-

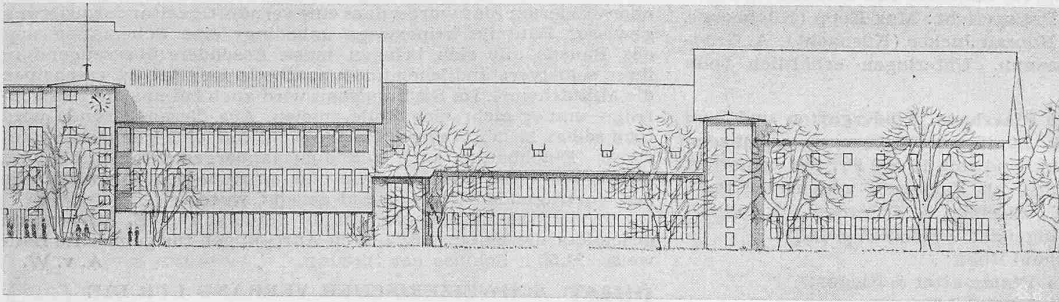


Bezirksgebäude, Erdgeschoss 1 : 600, darunter 1. Stock

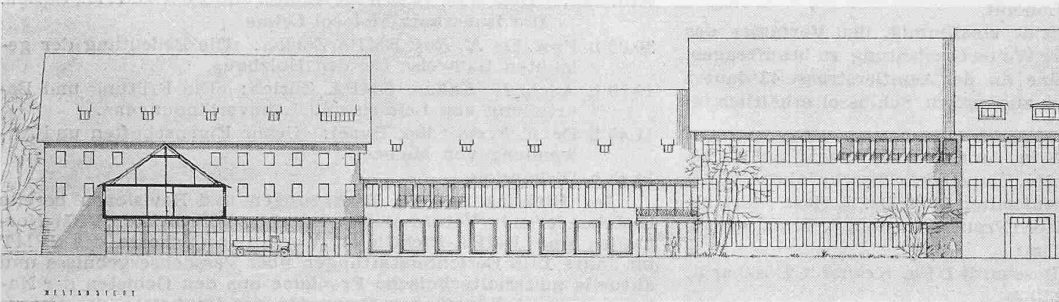


Links: Perspektive des Bezirksgebäudes aus Nordwesten

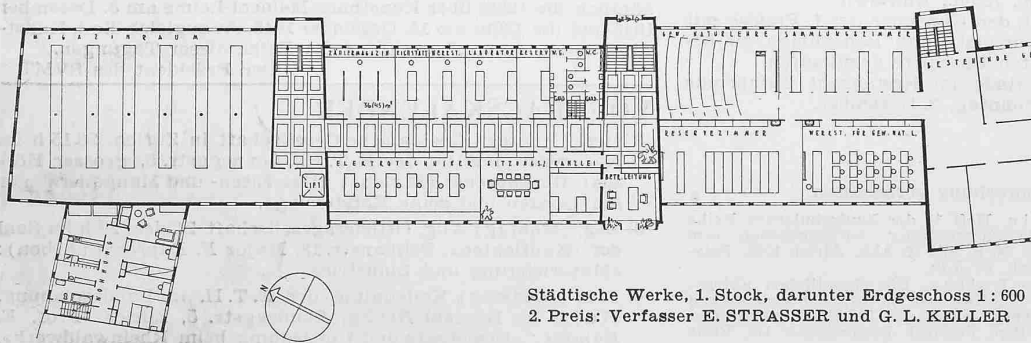




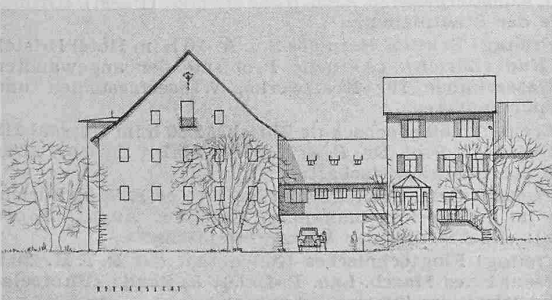
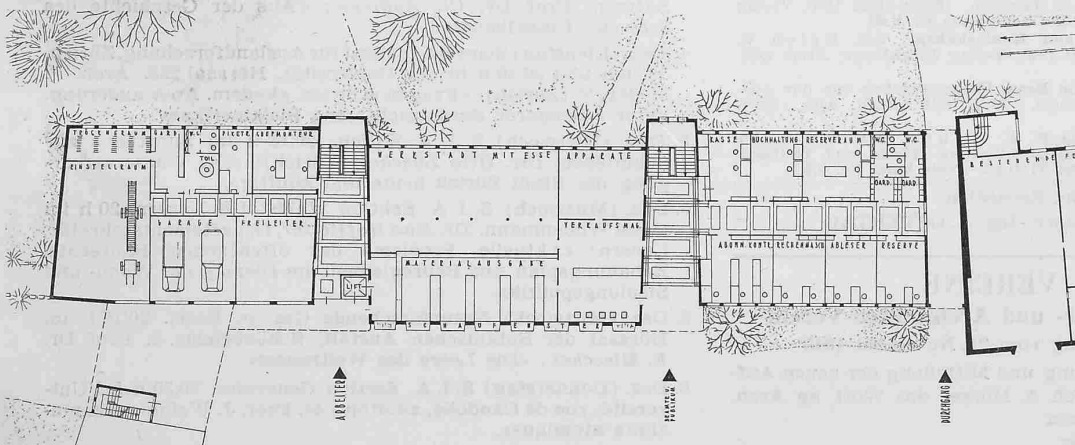
Städtische Werke, Ostansicht (Oberer Graben)



Städtische Werke, Westansicht (Hintere Hauptstrasse)



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



Städtische Werke, Nordansicht

schen dazu übergangen, 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 Belüftungsöffnung 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 in geheim 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 Telefonversorgung 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 Niederland-

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 (Zeh.).** 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.