Die Halenbrücke bei Bern

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 15

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-31450

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Halenbrücke bei Bern. — Ideen-Wettbewerb für ein Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern. — Miscellanea: Wandschmuck im Ständeratssaal des Bundeshauses. Der Föttinger-Transformator. Simplon-Tunnel II. Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914. Grenchenbergtunnel. Die LV. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. Telegraphenstörungen durch vagabundierende Ströme. Chur-Arosa-Bahn. Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Die Generalversammlung der G. e. P. in Bern 1914. Schweizerischer Techniker-Verband. — Konkurrenzen: Concours de Plans d'agglomérations ouvrières à ériger en Campine. Stadthaus in Solothurn. — Literatur: Wahl des Grössenwertes der Elastizitäts-Verhältniszahl *n*. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel 40: Die Halenbrücke bei Bern.

Band 63. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 15.**

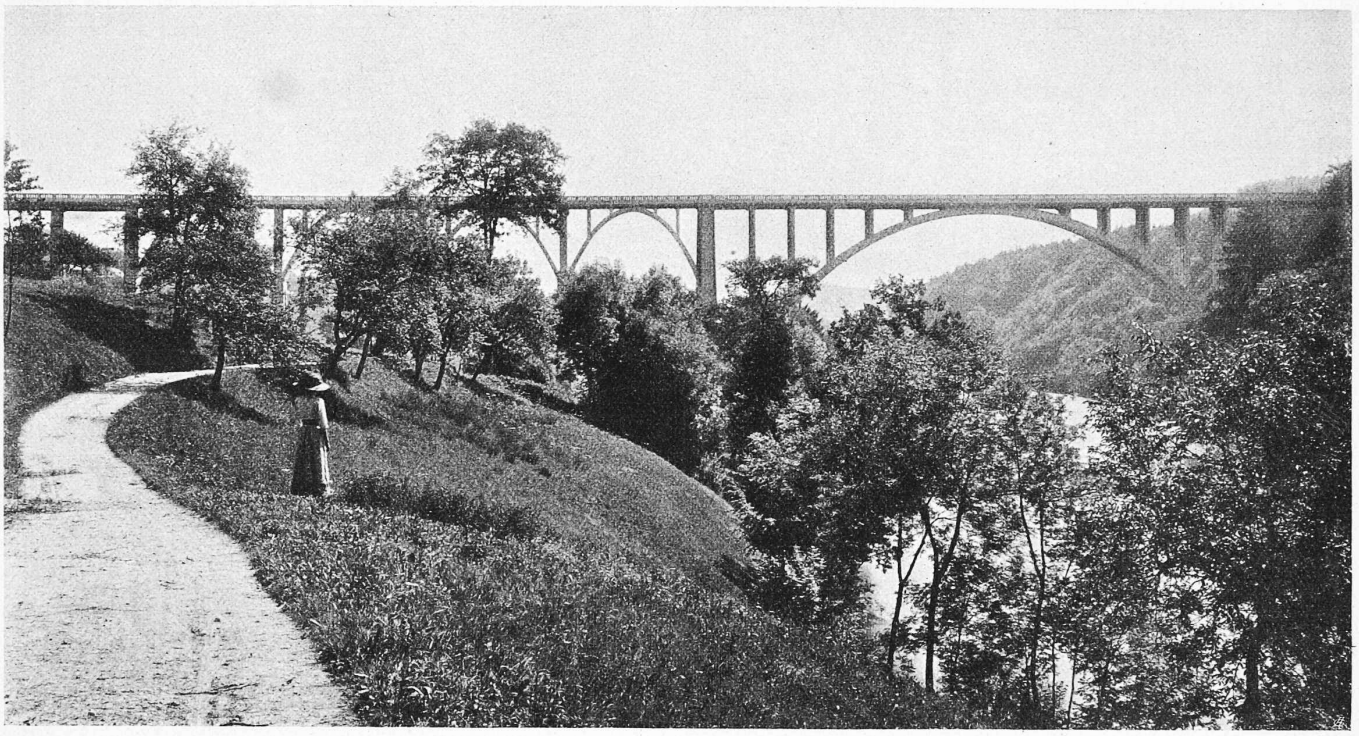


Abb. 3. Gesamtbild von Westen, vom rechtsufrigen Hochbord der Aare aus gesehen.

Die Halenbrücke bei Bern.

Mitgeteilt von der Bauunternehmung.

(Mit Tafel 40.)

Die Bestrebungen für Erstellung einer Hochbrücke über die Aare im Nordwesten Berns reichen bis in die Achtzigerjahre des letzten Jahrhunderts zurück. Während die an der Thunstrasse (gegen S.-O.) und der Solothurnerstrasse (Richtung Zollikofen) gelegenen Ortschaften nebst guten Eisenbahnlinien noch durch Strassen-Hochbrücken über die Aare mit der Bundesstadt verbunden sind (Kirchenfeldbrücke, Nydeckbrücke, Kornhausbrücke, Tiefenaubrücke), die Anwohner der Freiburg- und Murtenstrasse von Westen her ohne die Aare überhaupt überschreiten zu müssen, ebenen Weges nach Bern gelangen können, waren jene der Ortschaften an der Aarbergerstrasse (Richtung Nordwest) bisher genötigt, von ihrem Hochplateau zur Aare hinabzusteigen, um dann über die Fähre bei Bremgarten, die Neubrücke oder die Wohlenbrücke mit starken Steigungen wieder die ungefähr gleiche Höhe der Molassenterrasse der Aarehalbinsel, auf der sich die Stadt erhebt, hinaufzuklimmen (Uebersichtskarte Abbildung 1). Es bedeutete dies für den regen Waren-Verkehr dieser reichen und fruchtbaren Landesgegend, umsomehr als sie keine direkte Bahnverbindung mit Bern besitzt, im Vergleich zu den übrigen Ortschaften der Stadtumgebung einen empfindlichen Nachteil, dem man nur durch Erstellung einer Hochbrücke über die Aare abhelfen konnte.

Von den drei in Aussicht genommenen Hochbrücken bei Bremgarten, bei der Neubrücke und bei der Wohlenbrücke, ist nunmehr, nachdem sich ein Initiativkomitee mit ebenso einflussreichen als rührigen Männern wie Nat.-Rat Jenny und Grossrat Etter an der Spitze gebildet hatte, das mittlere sogenannte Halenbrückenprojekt durch grossrätlichen Beschluss vom 24. April 1911 verwirklicht worden.

Mit Vertrag vom 31. Oktober/15. November 1911 wurde auf Grund einer im Jahre 1908 erfolgten engern Konkurrenz die Projektierung und Ausführung der Halenbrücke an die Firma *Müller, Zeerleder & Gobat* in Bern vergeben.

Das ganze Bauprojekt besteht aus den Zufahrtsstrassen und der eigentlichen Hochbrücke. Da die bestehende Neubrückstrasse den Höhenkamm zwischen Brückfeld und Aare in dem für den neuen Aareübergang in Betracht fallenden Gelände-Abschnitt am höchsten Punkte überschreitet, musste ein anderer Uebergangspunkt gewählt werden, der nebst einer kürzesten Brücke auch nach beiden

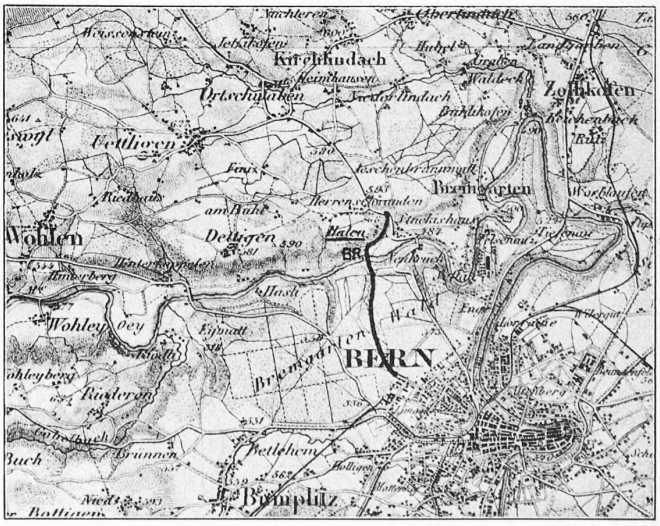


Abb. 1. Uebersichtskarte. — Masstab 1 : 100 000.

(Mit Bewilligung der Schweiz. Landestopographie vom 23. Januar 1914.)

Richtungen die günstigsten Steigungsverhältnisse aufweist. Ein solcher Punkt fand sich in der Nähe der Einmündung des Drackaugrabens in die Aare, wo das Sandsteinplateau auf Stadtseite etwa 40 *m* über dem Wasserspiegel, auf 520 *m* ü. M., bis hart an das Ufer herantritt.

Dieser Punkt lässt sich ohne Gegengefälle mit einer mittleren Steigung von 2,5 bis 3% mit dem jetzigen Endpunkt der Länggasstrasse verbinden. Vom rechtsufrigen Brückenkopf bei Halen können nach rechts und links abzweigend Strassenzüge mit mässigen Steigungen zu den bestehenden Strassen nach Kirchlindach wie nach Uettligen erstellt werden (vergl. Abb. 1). Leider tritt an diesem Punkte die rechtsseitige Molassenterrasse bei Halen nicht so nahe ans Aareufer heran wie auf der Stadtseite, sondern verliert sich in der sanftansteigenden Talbegleitung, sodass sich die Kote 520 erst etwa 130 *m* vom Aareufer wieder findet (vergl. Abb. 2 u. 3, S. 207, und Tafel 40). Die Entfernung der beiden Horizontalkurven von 520 *m* Meereshöhe beträgt somit gegen 230 *m*, welche Entfernung immer noch die kürzeste Brückenlänge auf gleicher Höhe in dem ganzen in Betracht fallenden Geländeabschnitt ergibt.

Die Zufahrtstrasse von Bern nimmt ihren Anfang am jetzigen Ende der Länggasstrasse; sie hat eine Kronenbreite von 9 *m*, wovon 7 *m* auf die Fahrbahn mit Strassenschale und 2 *m*

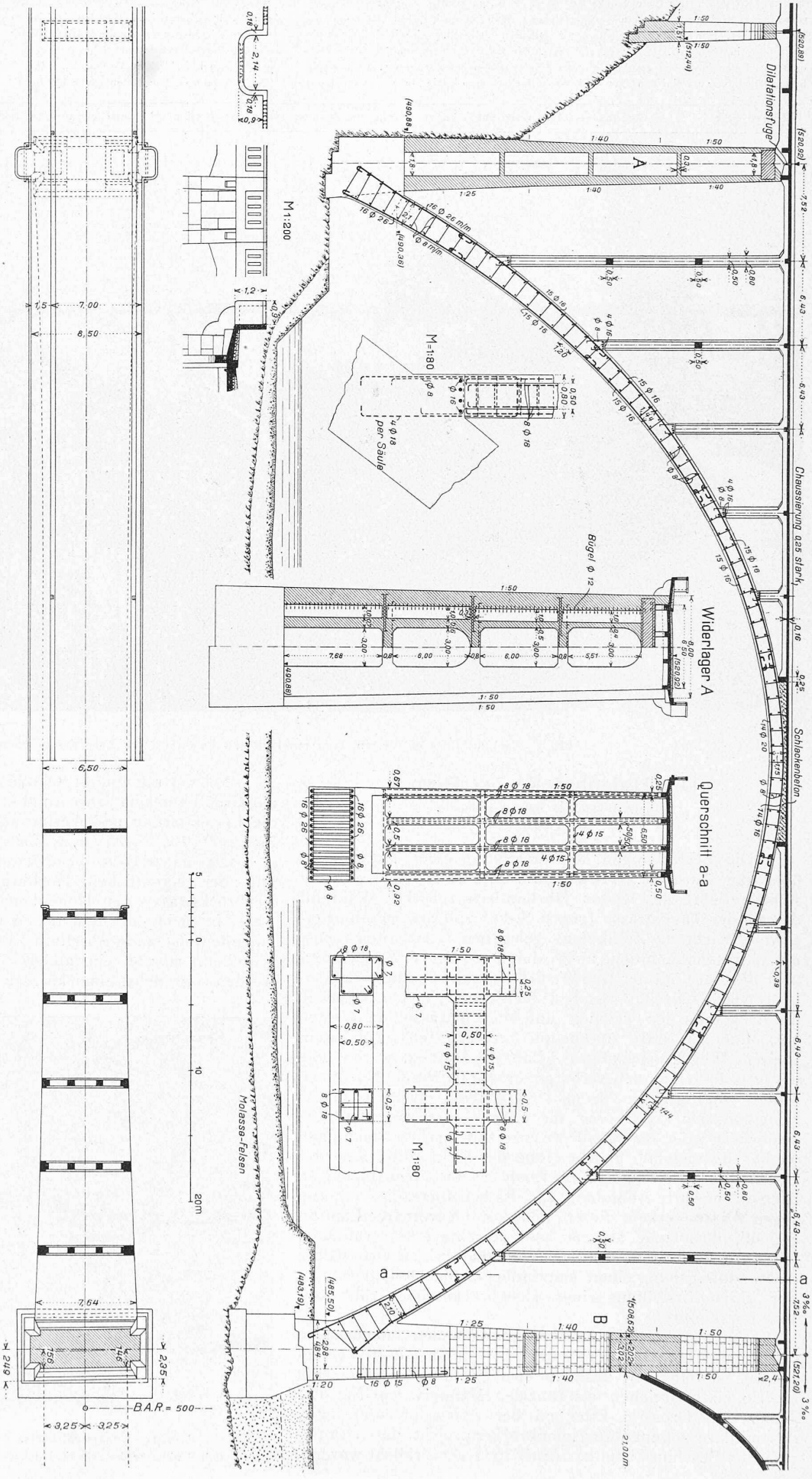
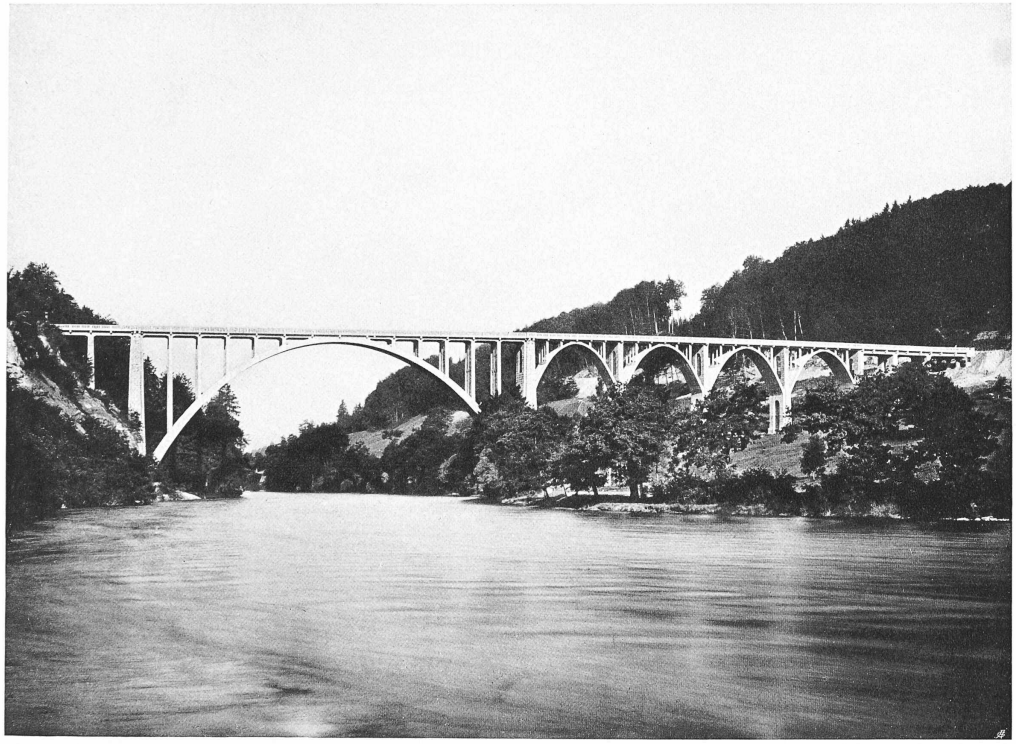


Abb. 4. Längs- und Querschnitte durch Pfeiler A und B und das Hauptgewölbe der Halenbrücke, Draufsicht und Horizontalschnitt. — Masstab 1 : 400.



DIE HALENBRÜCKE BEI BERN

Lichtweite des Hauptgewölbes in Eisenbeton 87 Meter

Aetzung von C. Angerer & Göschl, Wien

Kunstdruck von Jean Frey, Zürich

Seite / page

206 (3)

leer / vide / blank

auf den Gehweg entfallen. Das bei einer Totallänge der Strasse von 1850 *m* auf rund 500 *m* Länge angewendete Maximal-Gefälle beträgt 4,3 %. Vom rechtsufrigen Brükkenkopf zweigt ein Strassenzug mit 5,5 % Steigung nach rechts ab und mündet 900 *m* weiter nördlich in die bestehende Aarbergerstrasse, während links abzweigend eine neue Strasse von etwa 2 *km* Länge nach Uettligen projektiert ist, deren Ausführung jedoch erst später erfolgen wird.

Die Halenbrücke überspannt die Aare mit einem einzigen Bogen von 87,15 *m* Lichtweite, dessen Scheitel rund 40 *m* über dem Mittel-Wasserspiegel liegt. An diese Hauptöffnung gliedern sich auf dem linken Ufer zwei Balkenöffnungen von je 10 *m* Spannweite und auf dem rechten Ufer vier überwölbte Oeffnungen von je 21 *m* und drei Balkenöffnungen von je 10 *m* Spannweite an, wovon die letzte erst im Laufe der Bauausführung beigefügt wurde, als teilweiser Ersatz für den infolge ungünstiger Bodenverhältnisse allzu hohen Anschlussdamm der rechtsabzweigenden Zufahrtsstrasse (Endpfeiler *C* in Abb. 2).

Im Grundriss war die Brückenaxe ursprünglich gerade gedacht. Bei Projektierung des Lehrgerüstes kam man dazu, die Axe der Hauptöffnung um etwa $6\frac{1}{2}^0$ flussaufwärts zu drehen, um einerseits die Pfahljoche mehr parallel zum Stromstrich stellen zu können und andrerseits eine günstigere Lage der beiden Bogenwiderlager zur Uferrichtung zu ermöglichen. Da aber die Fortführung der neuen Axrichtung für den Anschlussviadukt eine grössere Länge und für die Strassenabzweigung eine stärkere Steigung zur Folge gehabt hätte, wurde ersterer in eine Kurve von 500 *m* Halbmesser gelegt.

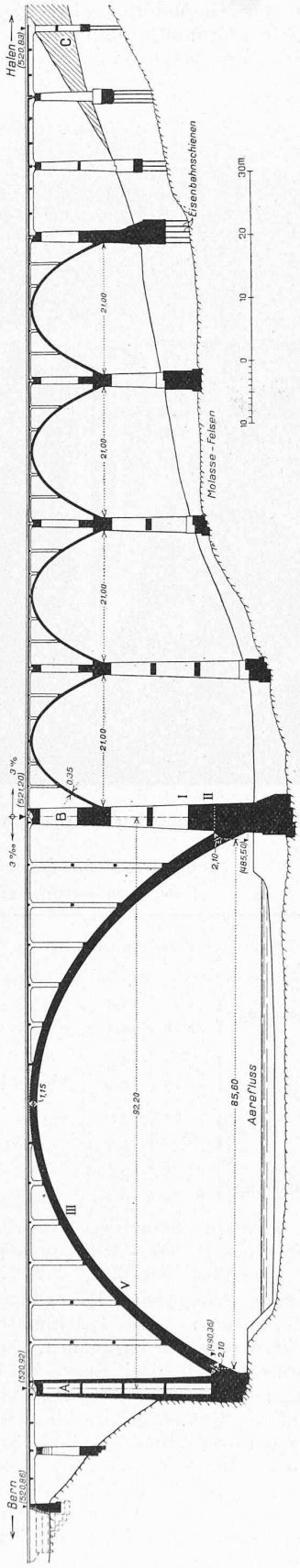


Abb. 2. Längsschnitt der Halenbrücke, von Osten betrachtet. — Masstab 1 : 1000.

Die Fahrbahn der Brücke liegt 521 *m* ü. M.; zum Zwecke einer wirksamen Längsentwässerung hat sie von der Brückenmitte ausgehend je 3 % Gefäll gegen die Widerlager erhalten. Die totale Brückenbreite zwischen den Geländern beträgt 8,5 *m*, wovon 7 *m* auf die chaussierte Fahrbahn einschliesslich beidseitigen Strassenschalen und 1,5 *m* auf ein rechtsseitiges Trottoir entfallen.

Die ganze Brücke einschliesslich der Brüstungen ist aus Beton und Eisenbeton erstellt. Entsprechend den verschiedenen Querschnittsbelastungen sind folgende Mischungen zur Ausführung gekommen. An Zement wurden verwendet: Für die Fundamente 150 *kg/m³* Beton; für die Verkleidungsquader der Pfeiler und Widerlager 200 *kg/m³*; für den Auffüllungsbeton der Pfeilerschäfte 180 *kg/m³*; für alle übrigen Teile der Brücke 300 *kg/m³*, wobei bemerkt werden mag, dass man bei Fundamentpressungen bis zu 5 *kg/cm²* eine Mischung von 120 *kg* Zement auf den *m³* Beton vorgesehen hatte, was dann aber infolge Abstellen der Fundamente auf Fels mit 9,5 *kg/cm²* wegfiel.

Die Fundationen. Da sich die Moräneüberlagerung, die bei Projektierung zur Aufnahme der Fundamente vorgesehen war, namentlich in nassem Zustand als nicht genügend standfest erwies, würden die sämtlichen Pfeiler und Widerlager unmittelbar oder mittelbar auf den anstehenden Felsen des durchgehenden Molassemassivs gegründet. Am linken Ufer boten die Fundamentierungsarbeiten keinerlei Schwierigkeiten, indem die Fundamentsohlen des Hauptwiderlagers, sowie der Pfeiler und Widerlager der Anschlussöffnungen über der Flussohlenhöhe in die kompakte Molasse eingesprengt werden konnten (Abbildung 4). Bei dem rechtsufrigen Widerlager hingegen musste der Fundamentschacht bis auf Kote 478 etwa 5 *m* unter Mittelwasserstand der Aare abgeteuft werden, bei welcher Tiefe erst die Molasseschicht, die gemäss früherer Sondierungen bei 2,5 *m* Tiefe zu erwarten war, abgedeckt wurde.

Obschon diese Arbeiten beim niedersten Wasserstand im Dezember 1911 ausgeführt wurden und der horizontale Abstand der flusseitigen Grubenwand bis zum benetzten Ufer etwa 7 *m* im gewachsenen Boden betrug, musste zur Wasserhaltung ein 50-pferdiges Lokomobil in Verbindung mit einer Zentrifugalpumpe von 5000 *l/min* Förderleistung angesetzt werden. Pfeiler 1, 2 und 3 konnten auf den Koten 481,50, 491,50, 492,85 direkt auf der Molasse abgestellt werden, während Pfeiler 4, 5 und 6 und Endpfeiler *C* mittels eingerammter Schienen (Normalbahnschienen der S. B. B. von rund 40 *kg/m* Gewicht) von 4 bis 6 *m* Länge unter Annahme von 22 *t* Belastung pro Schiene in 3 bis 5 *m* tiefen Fundamentgruben ebenfalls auf die feste Molasse abgestützt worden sind. Die kompakte Molasse wurde in allen Fundamenten im Maximum mit 9,5 *kg/cm²* belastet.

Pfeiler und Widerlager. Für die Ausgestaltung der Hauptwiderlager war die Bedingung massgebend, dass die Resultierende der Gewölbe-Reaktion des grossen Bogens und des Gewichtes der Pfeiler in Verbindung mit der Reaktion des anschliessenden 21 *m* Gewölbes möglichst wenig von der Vertikalen abweicht, unter gleichzeitiger möglichster Reduzierung der Betonkubaturen, d. h. der Erstellungskosten. Die gewählte Anordnung sichert durch ihre starken Anzüge und reichlich gehaltenen Abmessungen, sowie der gewölbten Sparöffnungen das monumentale Aussehen der Brücke, gleichzeitig sind die Massen derart verteilt, dass die Resultierende sämtlicher auf das Fundament wirkenden Kräfte einen Winkel von nur 10° mit der Vertikalen bilden. In Pfeiler *B* treten in den Schnitten I und II (vergl. Abbildung 2) allerdings geringe Zugspannungen auf, die in folgender Tabelle angegeben sind:

Maximalspannungen im Pfeiler B.

Schnitt	*h* in *m*	*b* in *m*	*W* in *m³*	Kernmomente aus Eigengewicht und Verkehr in *mt*		Randspannungen in *kg/cm²*
I	3,87	6,04	15,1	1	2030	+ 13,4
				2	149	— 1,0
II	4,20	9,20	27,0	1	2740	+ 10,2
				2	201	— 0,7

Zu ihrer Aufnahme erhielt dieser Pfeiler entsprechende Eiseneinlagen, wie in Abbildung 4 (auf S. 206) zu sehen.

Das linksufrige, mit seinem Fundament ganz in die Felswand eingesprengte Hauptwiderlager, auf das über dem Ansatz des Hauptgewölbes nur vertikale Kräfte einwirken, bedurfte zu seiner Stabilität nur eines sehr geringen Eigengewichtes des Pfeilers *A*; dieser hätte daher wirtschaftlicher zur Aufnahme einer Zugspannung von 3 *kg/cm²* nur am Kämpfer nötig wäre, wenn man die Zugfestigkeit des Betons vernachlässigt.

Trotzdem wurde ähnlich, wie dies Professor Mörsch bei der Gmündertobel-Brücke getan hat, und aus dem gleichen Grunde, eine Eisenarmierung, wie aus dem Längsschnitt ersichtlich, eingelegt (Abbildung 4).

Abb. 5. Blick auf die Halenbrücke im Bau, vom linken Hochbord der Aare (Aufnahme von H. Völlger in Bern).

mit einem horizontalen Querschnitt von I-Form erstellt werden können. Aus ästhetischen Rücksichten erhielt er jedoch die gleiche äussere Form wie der rechtsufrige Widerlager-Pfeiler *B*, wobei nebst den Spargewölben noch im Innern des Pfeilerschaftes kastenförmige Aussparungen angeordnet wurden.

Der Aufbau der Widerlager, sowie auch aller Zwischenpfeiler besteht aus Betonquadern von 50 *cm* Schichtenhöhe, in Läufern und Bindern mit Betonhinterfüllung auf ganze Pfeilerdicke. Die Quader wurden auf einem ebenen Platze am Fusse der Brücke mit Schlagkies und Sand in sorgfältiger Ausführung erstellt und vor ihrer Verwendung mindestens 28 Tage feucht gelagert. Zur Erzeugung der rauhen Aussenfläche der Quader, was wesentlich zum guten Aussehen der sichtbaren Pfeilerflächen beiträgt, wurde der Boden der Modelle mit etwas gröberem Schlagkies beschickt.

Die Abmessungen der Pfeiler und Widerlager, sowie die Ausbildung der obern Enden zur Aufnahme der Bleiplatten für die Dilatationsfugen der Fahrbahntafel, auf die wir nachstehend zu sprechen kommen, sind den Längs- und Querschnitten zu entnehmen.

Das Hauptgewölbe besitzt bei einer lichten Weite von 87,15 *m* zwischen Widerlager eine theoretische Spannweite von 85,6 *m* und einem theoretischen Pfeil von 29,575 *m* und ist als eingespannter Bogen nach der Elastizitätstheorie berechnet worden, in ähnlichem Verfahren wie es Prof. E. Mörsch bei der Gmündertobel-Brücke angewendet hat[1]). Die Gewölbemittellinie entspricht der Stützlinie für ständige Belastung.

Aus der nachstehenden Uebersicht der Spannungen ergibt sich, dass eine schwache Armierung des Bogens

[1]) Vergleiche Band LIII, Seite 114 und 122. *Die Red.*

Spannungen im Hauptgewölbe in kg/cm²
(unter Vernachlässigung der Eiseneinlagen).

Schnitt		Eigengewicht	Temp.	Verkehr Druck	Verkehr Zug	Grenzwerte Max.	Grenzwerte Min.
Scheitel	σo	+ 17,4	± 3,7	+ 12,3	— 5,8	+ 30,2	+ 4,8
	σu	+ 14,3	∓ 3,9	+ 7,4	— 10,4	+ 28,7	+ 3,1
III	σo	+ 14,5	± 0,5	+ 11,0	— 10,9	+ 25,5	+ 2,6
	σu	+ 14,0	∓ 0,6	+ 13,0	— 10,2	+ 28,1	+ 3,7
V	σo	+ 13,0	∓ 2,4	+ 4,0	— 4,2	+ 21,4	+ 8,4
	σu	+ 15,0	± 2,3	+ 6,4	— 3,1	+ 21,7	+ 7,6
Kämpfer	σo	+ 13,2	∓ 3,6	+ 13,8	— 8,8	+ 33,6	+ 3,8
	σu	+ 16,2	± 3,6	+ 10,2	— 12,6	+ 27,0	— 3,0

Entsprechend der Konstruktion des Lehrgerüstes und den Stössen der Armierungseisen wurde der Bogen in 16 Lamellen betoniert, wobei jede Lamelle einer Tagesleistung entspricht. Die ganze Betonierungsarbeit wurde im Zeitraum vom 17. Juni bis 8. Juli 1912, d. h. in 23 Arbeitstagen ausgeführt, wobei die Knotenpunkte des Gerüstes täglich nivelliert wurden. Aus der bezüglichen, genau geführten Nivellementstabelle ergibt sich eine totale Senkung des Lehrgerüstes im Scheitel des Bogens von 65 *mm*, gleichmässig abnehmend bis zu den Widerlagern, sodass infolge der dem Gewölbescheitel gegebenen Ueberhöhung von 100 *mm* die wirkliche Bogenform bei einer Temperatur von etwa 15° von der theoretischen Bogenform um höchstens 35 *mm* abweicht. Da sich weder während dem Betonieren noch nach Gewölbeschluss weitere Deformationen am Gerüste konstatieren liessen und auch nirgends Risse im Gewölberücken konstatiert werden können, dürfen der angewendete Bauvorgang wie die Lehrgerüstkonstruktion als vollkommen zweckentsprechend angesehen werden.

Das Ausrüsten des Gewölbes erfolgte am 15. August, also nach 40 Tagen Erhärtungszeit und geschah in der allgemein üblichen Weise durch Lüften der Sandtöpfe vom Scheitel gegen die Widerlager, wobei sich die Adhäsion zwischen Gewölbeschalung und Gewölbebeton als so stark erwies, dass ein Herabgehen des beweglichen Teiles nach teilweiser Leerung der Sandtöpfe erst durch Eintreiben von Keilen zwischen Beton und Schalung hervorgebracht werden konnte. Gemäss Versuchen betrug die Druckfestigkeit des Beton nach 28 Tagen schon 350 bis 420 *kg/cm²*.

(Schluss folgt.)

Ideen-Wettbewerb für ein Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern.

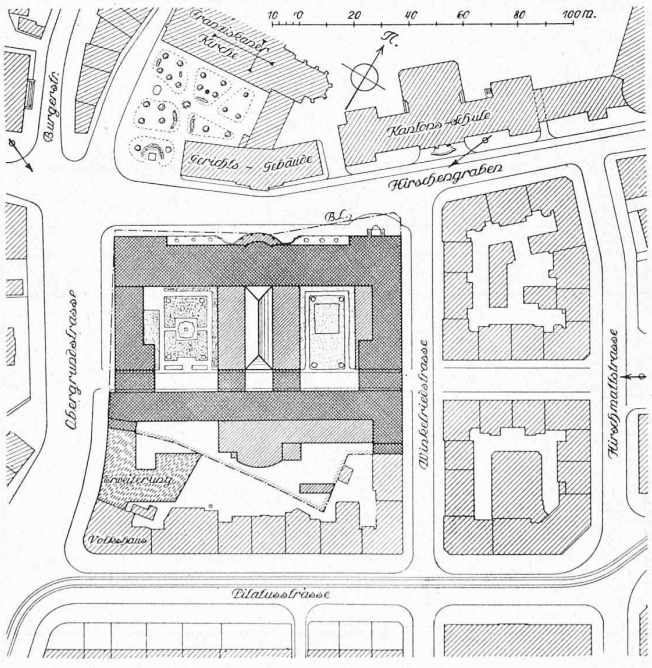
Von den vier auf Seite 160 dieses Bandes bekannt gegebenen prämiierten Entwürfen gelangen die beiden ersten auf den folgenden Seiten zur Darstellung, während die beiden mit je einem III. Preis in gleichem Rang bedachten Arbeiten „Leodegar III“ von Pfleghard & Häfeli in Zürich und „Sonniger Hof“ von Theiler & Helber in Luzern in einer der nächsten Nummern folgen werden. Lage und Form des Bauplatzes zeigt der untenstehende Lageplan.

Urteil des Preisgerichts.

Zur Beurteilung der eingelangten Entwürfe versammelte sich das Preisgericht vollzählig Montag den 2. März nachmittags im Kursaal. Eine frühere Versammlung des Preisgerichtes war gemäss Mitteilungen der städtischen Baudirektion wegen der sehr zeitraubenden Ueberprüfung der Projekte in bezug auf die Einhaltung der Programmbestimungen, namentlich aber wegen Lokalschwierigkeiten nicht möglich. Die Pläne waren in drei Sälen des Kurhauses übersichtlich aufgehängt. Anhand des vorliegenden Verzeichnisses und des Berichtes der Baudirektion wird festgestellt, dass im ganzen nachstehende 84 Projekte rechtzeitig eingegangen sind:

Nr. 1. Einfach; 2. Bodenständig (ganz unvollständige Skizze eines Laien); 3. Sprich für mich; 4. Büdi; 5. S. P. Q. L. I.; 6. Luciaria; 7. Leodegar I.; 8. Tradition; 9. Acta non verba; 10. Bürgerstolz I.; 11. Grau; 12. Eines für Alles, Alles in Einem; 13. 3 Höfe; 14. Parthenon; 15. St. Leodegar II.; 16. Städtebau-Raumkunst; 17. Bürgerstolz II.; 18. Fräkmünt; 19. Bürgerlich schlicht; 20. 27. Januar 1914; 21. Vineta; 22. Warum nicht? 23. Potz Rigi und Pilatus; 24. Aus gut und alt ein' neu' Gestalt; 25. Steuerfaktor; 26. Leodegar III; 27. Horizontal; 28. Stadtzeichen; 29. Im Stadtbild; 30. St. Mauritius; 31. St. Leodegar IV.; 32. S. P. Q. L. II.; 33. Stanserhorn; 34. Augsburg; 35. Frischhans Theiling; 36. Für uns bau alles auf einmal; 37. Zentrum; 38. Lux; 39. 2 Hauptgänge; 40. Fritschi; 41. Luzern Anno 1914; 42. Für die Leuchtenstadt; 43. Gemeindewohl; 44. Feuerprobe; 45. Chätzers-Chrämpeli; 46. Vorhof I.; 47. Stadthausplatz I.; 48. Lodigari; 49. Luegisland; 50. Drei Linden; 51. Zentralhof; 52. S. P. Q. R.; 53. Vorhof II.; 54. Arkaden; 55. Grosser Hof; 56. Für d'Luzärner; 57. Haus der Stadtväter; 58. Civis; 59. Pro lege, pro grege militemus; 60. Strassenbild; 61. Reuss III; 62. Laubengang; 63. Sic; 64. 4 Eingänge; 65. Sonniger Hof; 66. Reuss II.; 67. Rothusplatz; 68. Leu; 69. Hof; 70. Offener Hof I.; 71. 30. Januar; 72. Würdig dem Zweck; 73. Winkelried; 74. Parsifal; 75. Holbein; 76. Stadtmonument; 77. Städtebild; 78. Stadthausplatz II; 79. Reuss I; 80. Urbo turrita; 81. Offener Hof II; 82. Freitreppe; 83. Fürio; 84. Auf kleinem Grund ein stattlich Haus.

I. Preis, Motto „S. P. Q. R.“ — Arch. *Widmer, Erlacher & Calini*, Basel.



Lageplan. — Masstab 1:2500.

Nachdem am 2. März die Projekte von den Preisrichtern studiert worden waren und ein gemeinschaftlicher orientierender Rundgang stattgefunden hatte, wurden am 3. März nach nochmaliger Besichtigung folgende 65 Projekte teils wegen Nichterfüllung des Programms, teils wegen unbefriedigender Grundriss- oder Fassadenlösungen ausgeschieden: Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 40, 41, 43, 45, 46, 49, 50, 51, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84.

Bei einem weitern Gang schieden aus ähnlichen Gründen folgende 12 Projekte aus: Nr. 20, 37, 38, 42, 44, 47, 48, 54, 57, 62, 70 und 78. Zu diesen ist zu bemerken:

Nr. 20. *27. Januar 1914.* Die Bauflucht am Hirschengraben bildet eine unschöne Linie. Die Disposition der Eingangshalle ist in Beziehung zur Haupthalle ungünstig. Die Nordwestecke des Gebäudes lässt den Turm nicht zur Geltung kommen und ist in der Architektur kirchenartig.

Nr. 37. *Zentrum.* Die Platzausbildung gegen die Obergrundstrasse ist unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen an sich nicht gerechtfertigt und in der vorliegenden Lösung zu gesucht. Die Grundrissdisposition ist im übrigen klar, die Architektur aber nicht lokal empfunden.

Nr. 38. *Lux.* Die vorgesehene Platzanlage ist an und für sich gut, aber hier nicht notwendig. Der Grundriss ist übersichtlich und klar. Die Hallen vor dem Erdgeschoss an der Obergrundstrassse und am Hirschengraben sind überflüssig und für die Beleuchtung der hinterliegenden Räume nachteilig. Verschiedene Raumgruppen sind zu klein und dem Programm nicht entsprechend. Für den Saal des grossen Stadtrates ist zu wenig Vorraum geschaffen. Die Architektur ist in mehreren Teilen unbefriedigend. Die Kosten sind zu gering veranschlagt, weil die Arkaden gar nicht und Bauten von grosser Höhe mit nur 22 Fr. berechnet wurden.

Nr. 42. *Für die Leuchtenstadt.* Gute Gesamtdisposition, die aber im einzelnen, speziell im Mittelbau mit der Schalterhalle, Mängel aufweist. Die vorgelegten Hallen am Hirschengraben und an der Obergrundstrasse sind unnötig und für die Beleuchtung der hinter liegenden Räume ungünstig. Der Turm über der Durchfahrt im Hofe ist unmotiviert und unschön. Mehrere im Programm verlangte Räume fehlen, andere sind zu klein. Ruhige Linienführung in der Architektur. Das Projekt bedingt die Ausführung in *einer* Bauperiode. Die Revision der vorgelegten Kostenberechnung ergibt eine bedeutende Ueberschreitung.

Nr. 44. *Feuerprobe.* Das Projekt zeigt eine ungünstige und dem Publikum die Orientierung erschwerende Gesamt-Disposition, bedingt durch den hufeisenförmigen Vorhof, der auch an sich nicht zweckmässig ist. Der innere Hof ist zu stark überbaut. Die Raumbedürfnisse sind vielerorts ungenügend befriedigt.

Nr. 47. *Stadthausplatz* I. Wenig übersichtliche Grundrissdisposition. Die Eingänge und Treppen sind nicht günstig. Einige Räume sind gegenüber dem Programm ungenügend dimensioniert. Die Architektur ist im allgemeinen ohne besonderen Reiz. Die Nordwestpartie mit dem mächtigen Turm hat kirchlichen Charakter.

Nr. 48. *Lodigari.* Die Ausbildung eines grossen Hofes ist an sich anerkennenswert, wird aber durch unmotivierte Einzelheiten (Vorbauten für die Hofeingänge) wieder beeinträchtigt. Die Bauflucht am Hirschengraben bildet eine unschöne Linie. Schalterhalle und Korridor im Ostflügel sind mangelhaft beleuchtet. Die