

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **113/114 (1939)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

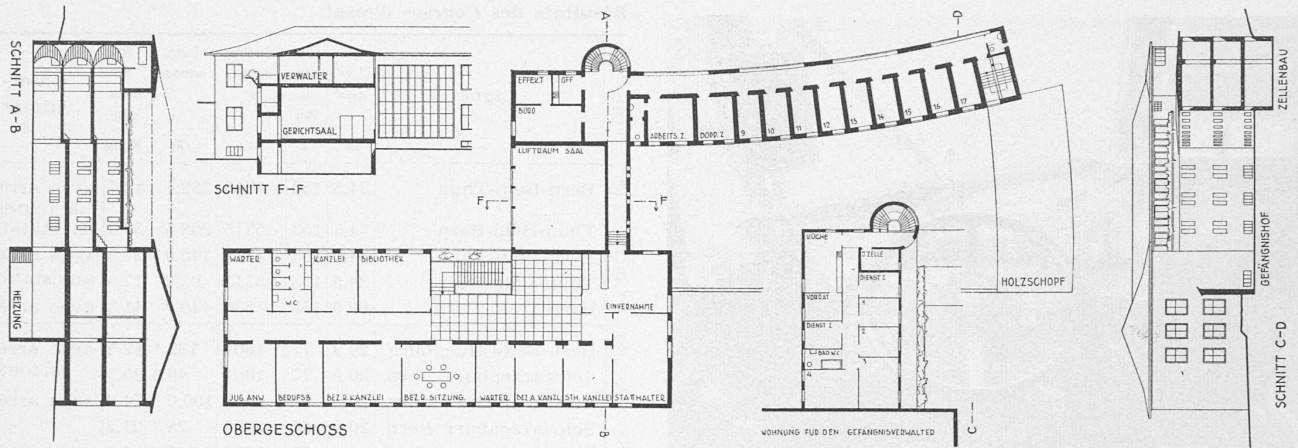
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Courses d'essai (Voir page 5 à droite!)

De suite après leur réception définitive aux Ateliers de Sécheron, les trains légers furent soumis, sur toutes les lignes du réseau BLS/BN, à une série de courses d'essais en vue de déterminer leur capacité de transport, ainsi que les temps de parcours aux vitesses maximum autorisées à teneur de l'état de la voie, des déclivités et des courbes. Ces épreuves se terminaient par une course d'essai à grande vitesse sur un parcours en plaine et en montagne d'une longueur totale de 380 km, dont 74 sur les fortes rampes du BLS. Ces courses d'essais ayant donné des résultats favorables, les trains légers purent être mis en service régulier, immédiatement après.

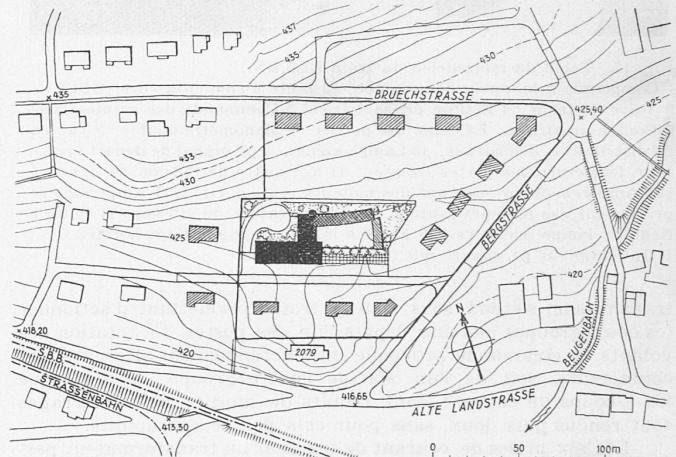
Pendant les courses d'essais nous avons mesuré la consommation d'énergie des trains légers au moyen d'un compteur branché sur le transformateur. La consommation est donc mesurée à la ligne de contact. Si l'on veut avoir la consommation à la sous-station d'alimentation, il faut augmenter ces chiffres d'environ 10 à 15 %, suivant l'état de ligne de contact et sa composition. Nous donnons les chiffres sous forme de tableau.

Les relevés, comparés avec ceux des trains légers, montrent que ces derniers ont, à poids égal, une consommation spécifique à peu près égale, sinon inférieure, à celle des trains remorqués par des locomotives ou automotrices lourdes. Comme le poids de celles-ci fait à peu près la moitié ou le tiers du poids du train, il en résulte que le train léger provoquera une économie notable d'énergie électrique. Toutefois, cette économie n'atteindra jamais un tiers, car il n'est pas possible de faire circuler exclusivement des trains légers sur les différentes lignes, parce que certains trains, vu leur fréquence (trains d'abonnés, de touristes, de sociétés, etc.) doivent être remorqués par des locomotives ou des automotrices lourdes.

Les trains légers ont été mis en service au mois de mai à juillet 1938, dès qu'ils eurent effectué leurs courses d'essais sur les différentes lignes du réseau BLS/BN. Depuis ce jour, ils ont marché régulièrement et accompli normalement leur service. De petites modifications ont été apportées à la suspension sur le bogie porteur, afin d'adoucir les oscillations latérales. Sauf cela, on peut dire que les trains légers satisfont aussi bien le public voyageur, qui se plaint à rouler dans des véhicules dernier cri, marchant à la vitesse maximum autorisée, que l'administration, qui réalise d'appréciables économies de courant de traction. Il restera, au cours des années prochaines, à déterminer la manière la plus rationnelle de pourvoir à leur entretien tout en leur faisant faire un service aussi chargé que possible, mais adapté toutefois à l'intensité du trafic.

Wettbewerb für ein Bezirksgebäude in Meilen

Bis zur Eingabefrist des 30. Nov. 1938 waren 47 Entwürfe eingereicht worden. Im Preisgericht amtierten als Fachpreisrichter Kantons-Baumeister H. Peter, M. E. Haefeli, K. Kündig, P. Trüding und als Ersatz für den verhinderten H. Weideli Arch. A. Gradmann; Ersatzpreisrichter mit beratender Stimme war Arch. L. Boedecker. Ein Entwurf (Nr. 6) wird ausgeschieden, weil er sich als ziemlich genaue Kopie des Bezirksgebäudes Horgen (in umgekehrter Situation!) erwies, weshalb er auch das Raumprogramm erheblich überschritt. Im ersten Rundgang wurden sieben, im zweiten weitere 19 und im dritten noch acht Projekte ausgeschieden, sodass zwölf Arbeiten in engster Wahl verblieben, von denen die vier prämierten nachstehend gezeigt werden.



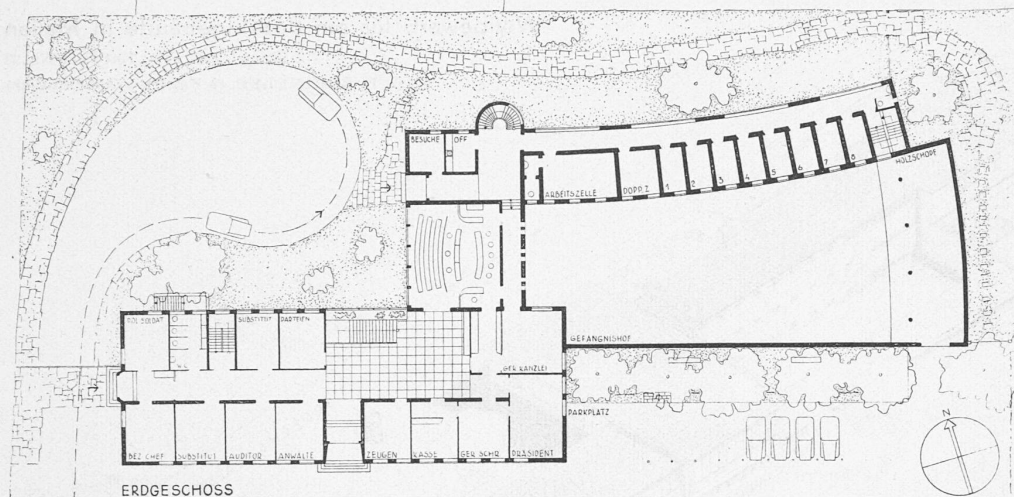
1. Rang (2100 Fr.), Entwurf Nr. 46. — Arch. Dr. H. FIETZ, Zollikon
Oben Grundrisse und Schnitte. — Lageplan 1:4000

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Projekt Nr. 46. Für die Lage des Gerichtsgebäudes ist das leicht erhöhte Plateau im westlichen Teil des Baugeländes gewählt. Von der zukünftigen Bahnunterführung aus ist diese Stelle auf kürzestem Wege erreichbar. Diese Platzierung reserviert die Randparzellen der privaten Wohnbebauung. Es hat dies den Vorzug rationeller Aufschliessung und der Einbettung des Gefängnis Komplexes im Gartengebiet. Die z-förmige Anlage gliedert sich in Gerichtsbaus, Saaltrakt (mit Wohnung) und Gefängnis; die Beziehungen der drei Gebäudetrakte zueinander sind einwandfrei gelöst. Die architektonische Durchbildung ist eine Mischung von konventionellen und modernen Gestaltungsmitteln. 8689 m³.

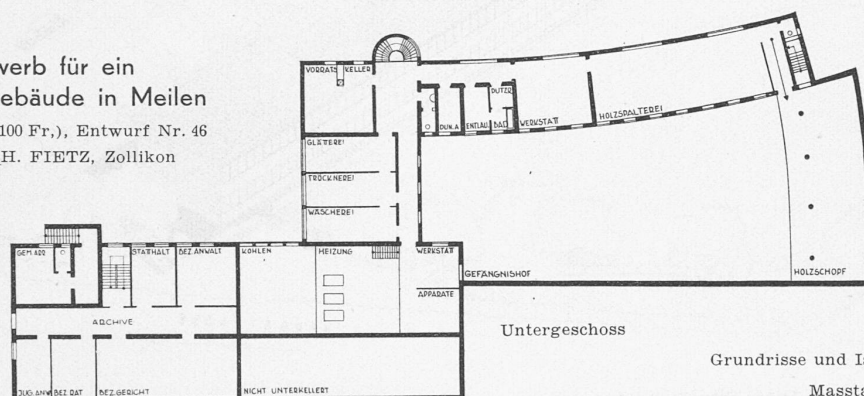
Projekt Nr. 26. Die Längsentwicklung der Anlage an der Bruchstrasse wird durch die Tieferlegung und die vollständige Loslösung des Gefängnisses vom Gerichtsgebäude gemildert. Ein direkter Zugang zum Gerichtsgebäude von der Bergstrasse aus wird vermisst. Es ist dem Verfasser gelungen, durch die ein-stöckige Gefängnisbaute das Störende einer solchen Anlage in diesem Wohngebiet zu vermeiden. Das Abrücken des Gefängnisses von der Strasse und von der Grenze und das Einkleiden mit Bäumen, sowie das Abdecken des Einganges unterstützen diese Absicht. Das Gerichtsgebäude steht im Gegensatz dazu als geschlossener einheitlicher Bau da; der äusseren Einheitlichkeit zuliebe ist auf eine ansprechende Disposition der Wohnung verzichtet. Die Arbeitszellen liegen zu weit ab vom Gefängnis; die Entfernung zwischen diesem und der Einvernahme ist sehr gross und die Wendeltreppe unzweckmässig. Die architektonische Gestaltung hat künstlerisches Niveau; ist jedoch in mancher Hinsicht formal. 11282 m³.

Projekt Nr. 12. Gerichtshaus und Gefängnisbau sind als zwei selbständige Baukörper senkrecht zum Hang in die Ecke Bruchstrasse/Bergstrasse gestellt; den oberhalb der Bruchstrasse liegenden Häusern bleibt die Aussicht gewahrt. Durch einen kurzen Querbau wird die Lage des Gerichtssaales und des Haupteinganges geschickt betont; die Polizeistation liegt günstig neben dem Gerichtshauseingang. Die grosse Distanz der beiden Baukörper und die Anlage des Holzschopfes mildern die Beeinträchtigung.

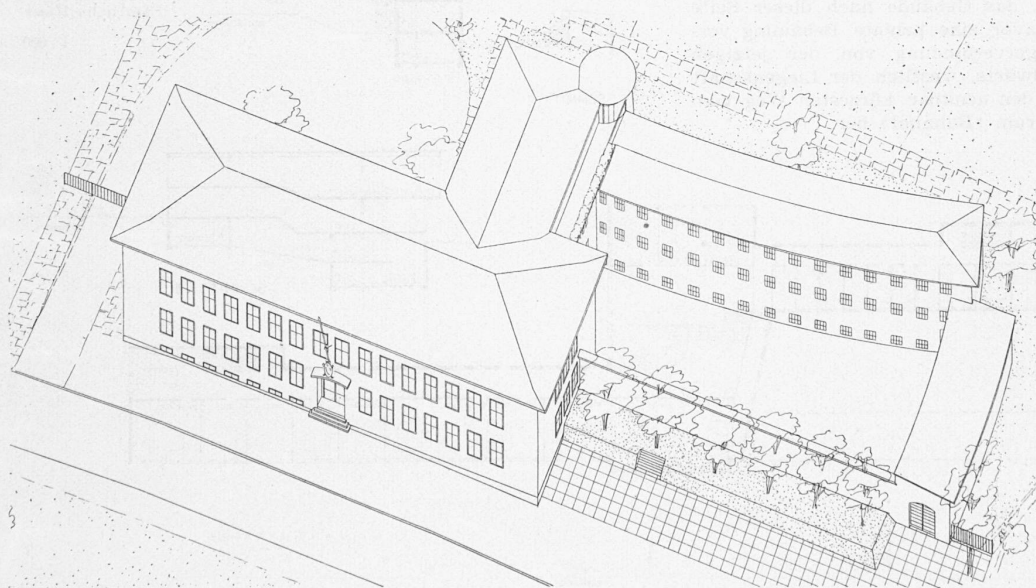


Wettbewerb für ein Bezirksgebäude in Meilen

1. Rang (2100 Fr.), Entwurf Nr. 46
Arch. Dr. H. FIETZ, Zollikon



Grundrisse und Isometrie
 Masstab 1 : 600



tigung der Westbureaux durch den Zellenbau und den Gefängnishof. Nachteilig sind die langen Verbindungswege. Der westliche Grenzabstand vom Zellengebäude ist im Hinblick auf die zukünftige Wohnbebauung zu gering. Die Qualität des Grundrisses wird durch Fehler wie Grösse, Form und Lage der Küche, des Wohnzimmers, der Dienstzimmer, des Gefängniseinganges, der Aborte im Gerichtsgebäude usw. beeinträchtigt. Der Verfasser verfolgt das Ziel, die Architektur der Gebäude einer lockern Wohnbebauung anzupassen. Seine Fassaden sind aber da und dort etwas äusserlich. 11 008 m².

Projekt Nr. 33. Dieses Projekt ist gekennzeichnet durch Querstellung des Zellenbaues zum Hauptgebäude an der Bruechstrasse. Die Zugänge und der Haupteingang in den gegen Osten gelegenen Hofbau sind gut. Die Einblickmöglichkeit von den Bureaux im 1. Stock in Zellen und Gefängnishof ist unerwünscht.

Die Aborteinbauten in den Korridoren des Gerichtsgebäudes sind nicht überzeugend. Das Bestreben, durch Differenzierung der Gebäudeteile eine Anpassung an den Wohncharakter des Quartiers zu finden, ist anzuerkennen. Die architektonische Durchbildung ist ansprechend. 8897 m³.

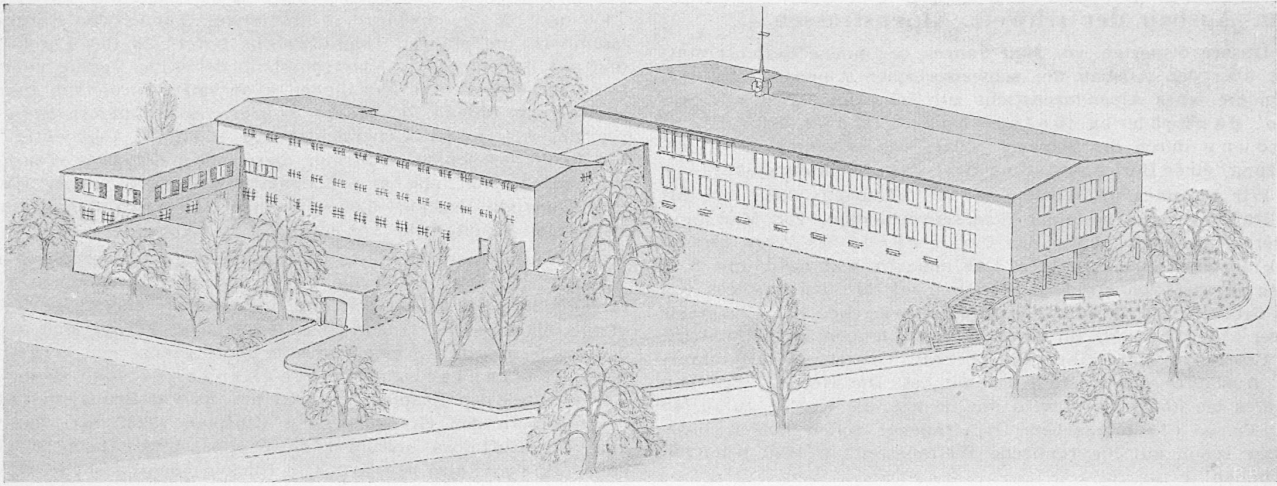
Projekt Nr. 7. Der Verfasser bebaut das dem Zugang von der Bergstrasse zunächst gelegene Terrain und sucht den Nachteil der Geländemulde durch eine stark betonte Eingangs-partie an der Bergstrasse zu überwinden. Der Versuch, einen Ausdruck für das Bezirksgebäude zu finden durch die Gegenüberstellung eines strengen Saalkörpers zu den einfacheren Flügelbauten, die sich der zukünftigen Bebauung einfügen werden, ist anerkennenswert. Klare Gliederung von Gerichtsgebäude (Gerichtsaalkubus), Gefängnis und Verwalter-wohnung. Die Einschaltung eines Verwaltergartens zwischen Wohnung und Gefäng-nishof ist anerkennenswert. Unerwünscht ist die Lage des Gefängnistraktes mit dem Hof an der Strasse; der ungünstige Eindruck wird durch die Höhe des Zellenflügels verstärkt. Die architektonische Gestaltung ist zielbewusst. 9814 m².

Projekt Nr. 23. Das Projekt enthält in bezug auf die Längsentwicklung an der Bruchstrasse dieselben Mängel wie Nr. 9¹⁾. Der Vorschlag für die Erschliessung des Quartiers ist wertvoll. Die Grünanlage auf der Südseite ist reichlich bemessen und könnte zugunsten des Abstandes der Gebäude von der Bruchstrasse reduziert werden. Die Anlage von zwei Eingängen für das Bezirksgebäude kompliziert die Uebersichtlichkeit; die Anordnung des Haupteinganges auf Podesthöhe zwischen Erdgeschoss und erstem Stock ist vorteilhaft und ergibt im Obergeschoss eine schöne Warthalle. Ähnlich wie bei Projekt Nr. 9 folgen sich Bezirks-

gebäude, Zellenbau und Wohnung. Im Gegensatz zu jenem Projekt ist hier das Gefängnis an die Bruchstrasse gerückt. Es ergibt diese Anlage die Möglichkeit der Schaffung eines allen Einblicken entzogenen Gefängnishofes. Die Grundrisse und Aufrisse kennzeichnen eingehendes Studium und künstlerisches Verständnis. 8902 m³.

Projekt Nr. 31. Das Gerichtsgebäude liegt parallel zur Bruechstrasse an der Ecke der Bergstrasse. Der Gefängnisstrakt ist seewärts parallel vorgeschoben; diese Disposition und die Tieflage des Gefängnisses ergeben günstige Aussichtswinkel für die bergwärtige Ueberbauung. Der Eingang zum Gerichtsgebäude liegt leicht auffindbar an dessen Ostkopf; der Besucher erreicht über

¹⁾ Der lange Gebäudetrakt parallel der Bruechstrasse riegelt das Hintergelände ab.



Die Situierung im Winkel zwischen Bruech- und Bergstrasse hat den Vorteil, dass die Gebäudegruppe von der privaten Bebauung unabhängig entwickelt werden kann. Dagegen ist von Nachteil, dass das Gebäude an dieser Stelle etwas weiter vom Dorfzentrum abliegt und von weitem fast nicht mehr in Erscheinung tritt. Ferner bieten sich Schwierigkeiten in bezug auf eine möglichst unauffällige Einfügung des Gefängnisses; Projekt Nr. 23 hat diese Schwierigkeiten am besten überwunden.

Eine Auflockerung des Baues in verschiedene Trakte gemäss ihrer Zweckbestimmung ermöglicht eine massstäblich gute Einfügung in die zu erwartende Wohnbebauung. Die prämierten Entwürfe zeigen, dass auch bei einer solchen Gliederung einwandfreie betriebliche Verbindungen geschaffen werden können. Die Gefängniszellen und der Gefängnishof sind dann richtig disponiert, wenn sie weder von den Bureauräumen, noch von den

umliegenden Wohnbauten aus gesehen werden können. Der Wettbewerb hat ergeben, dass diese Forderung erfüllt werden kann ohne die Anlage eines allseitig umbauten Gefängnishofes.

Es wurde auf eine knappe Lösung Wert gelegt, bei der die Baukosten möglichst niedrig sein werden.

*

Das Preisgericht sieht davon ab, einen ersten Preis zu erteilen, da keine Arbeit vorliegt, die in jeder Beziehung befriedigt. Die drei Projekte Nrn. 23, 31 und 46 halten sich annähernd die Waage. Nach gründlicher Abwägung ihrer Vor- und Nachteile gelangt das Preisgericht mehrheitlich zu nachfolgender Rangordnung.

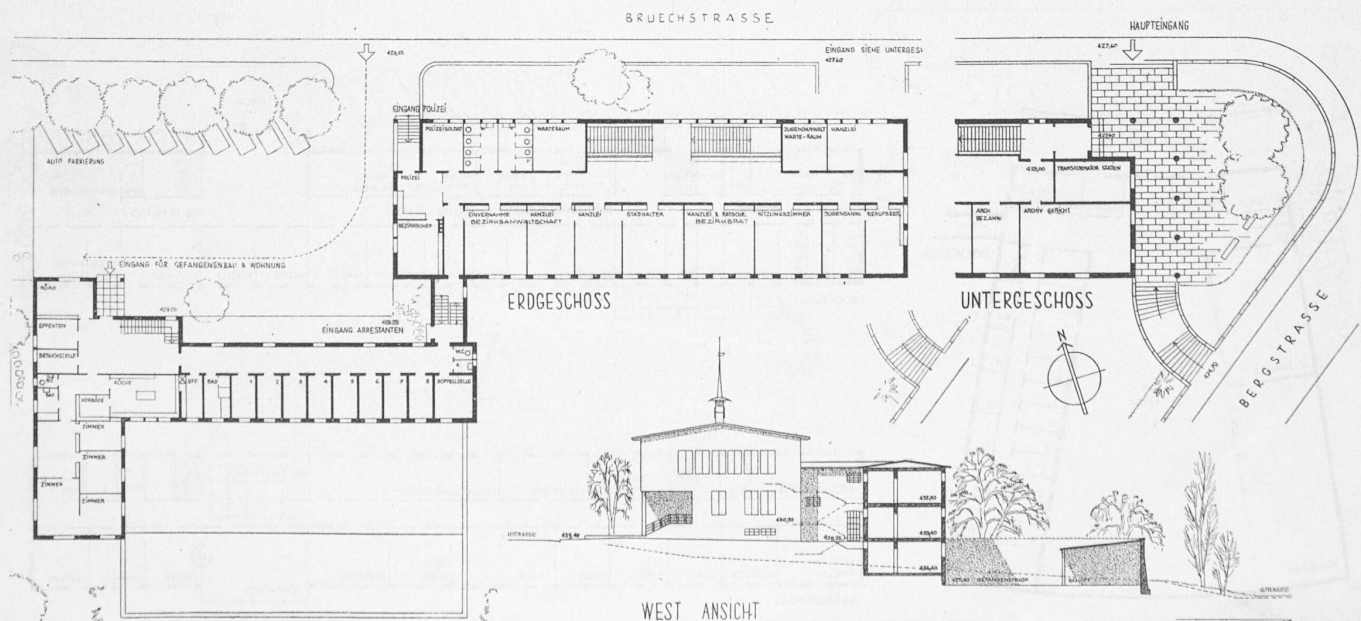
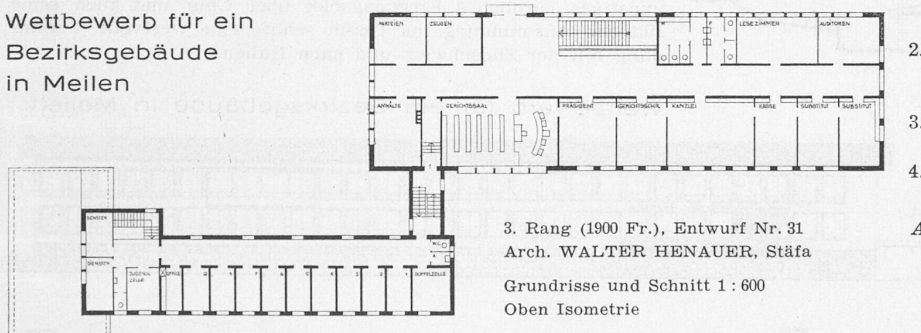
Nach Genehmigung dieses Protokolls durch die Jury werden die Umschläge geöffnet, wobei folgende Projektverfasser ermittelt werden:

1. Rang: Nr. 46 (2100 Fr.): Dr. Hermann Fietz, von Männedorf, Dipl. Arch. S.I.A., Zollikon.
2. Rang: Nr. 23 (2000 Fr.): E. Schindler, i.F. Frey & Schindler, Arch. S.I.A., Zürich (bis 1. Okt. 38 in Küsnacht).
3. Rang: Nr. 31 (1900 Fr.): Walter Henauer, Arch. S.I.A., Stäfa.
4. Rang: Nr. 26 (1500 Fr.): Hans Kündig, Arch., Stäfa.

Ankäufe: Nr. 12: Walter Haemmig, Arch. S.I.A., Bern, von Uster.

Nr. 33: J. Nadler, Ing. S.I.A., Herrliberg.
Nr. 7: A. Abbühl-Egli, Arch., Horgen.

Wettbewerb für ein Bezirksgebäude in Meilen



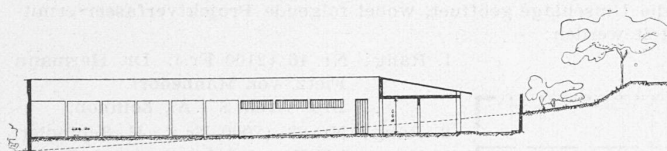
Zum Ausbau der schweiz. Alpenstrassen

Unsere bisherige, vor fünf Jahren begonnene Berichterstattung über den Ausbau der schweizerischen Alpenstrassen, insbesondere eines Alpendurchstichs zur Schaffung einer mit dem Auto ganzjährig befahrbaren Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz bedarf wieder einmal einer Ergänzung, einer Berichterstattung über das abgelaufene Jahr¹⁾.

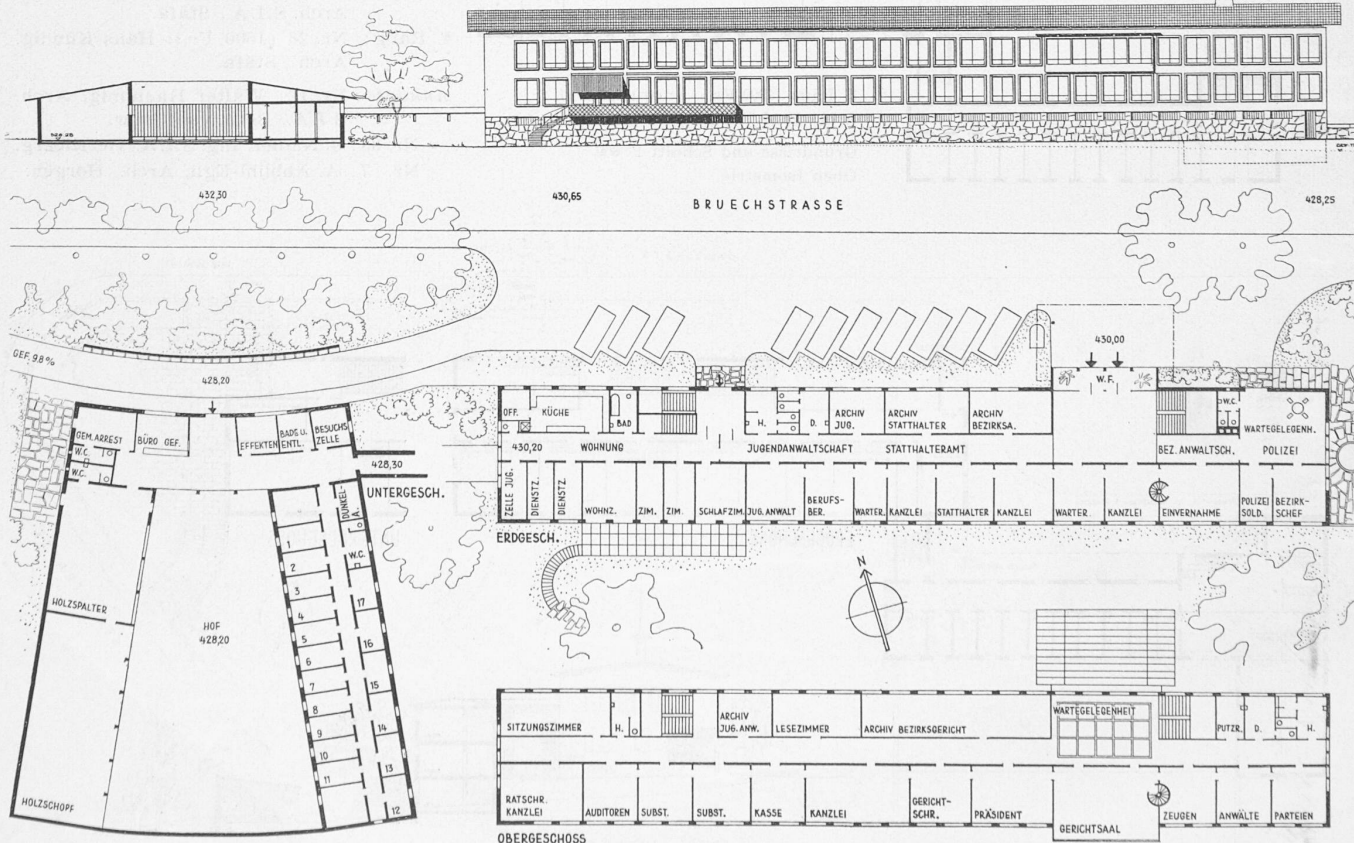
Wir beginnen im Westen, wo (lt. «Touring» 1938, Nr. 49) von italienischer Seite einer Strassenverbindung von Martigny-Orsières über, bzw. durch den Col Ferret das Wort geredet wird, übrigens eine alte Idee. Das neue Projekt sieht eine 8 m breite Strasse von nur 5 % Steigung vor, die, bei Orsières von der Grossen St. Bernhard-Strasse abzweigend, bei Chalet de Ferret (1800 m ü. M.) in einen rd. 6 km langen Tunnel eintritt, den Col Ferret unterfährt und oberhalb Gruetta in den hintersten Ausläufer des Aosta-Tales mündet. Die Gesamtlänge von Orsières bis Courmayeur wird mit 36 km, die Kosten zu rd. 40 Mill. Fr. s. (?) angegeben. Die Italiener sollen hoffen, diese Strasse schon auf die römische Weltausstellung 1940 benützen zu können!

Der gleichen Nr. 49 des «Touring» entnehmen wir, dass die Herren Perrin und Tüscher (Genf), die Urheber der unglücklichen Idee, den Simplon-Tunnel II für den Autoverkehr usurpieren zu können — eine Utopie, für die eine Zeitlang im Wallis mächtig Propaganda entwickelt worden ist —, dieses Projekt offenbar haben fallen lassen, indem sie nunmehr eine Autostrasse mit eigenem Tunnel vorschlagen. Diese neue Strasse würde bei Bérisal (1526 m) von der Simplonstrasse ins

¹⁾ Vgl. die wichtigsten Mitteilungen in «SBZ» Bd. 101, S. 209*; Bd. 103, S. 91*, 303*; Bd. 103, S. 158*, 167*, 171*, 217*, 226*, 228, 307*; Bd. 107, S. 60, 203, 243*, 295); Bd. 108, S. 110*, 179*; Bd. 109, S. 43, 277*, 278*; Bd. 110, S. 23*, 124*, 176*; Bd. 111, S. 154*, 225*; Bd. 112, S. 31*, 45, 84*, 178 (Ein Stern bei der Seitenzahl bedeutet stets, dass der betr. Artikel illustriert ist). Auch auf den Sonderdruck aus Band 106, der eine auch verkehrsstatistisch reich dokumentierte Zusammenfassung bietet, sei verwiesen.



SCHNITT GEFÄNGNISBAU



4. Rang (1500 Fr.), Entwurf Nr. 26. — Arch. HANS KUNDIG, Stäfa. — Grundrisse und Schnitte 1:600

obere Gantertal (südöstlich) abzweigen, ebenfalls auf etwa 1800 m ü. M. in einem rd. 4 km langen Tunnel das Furggenbaumhorn unterfahren (bloss 200 m tiefer als die Passhöhe) und auf italienischem Gebiet oberhalb der Alpe Veglia, zu hinterst im Cairascatal ausmünden. Von dort würde sie, immer südwestlich fallend, bei Varzo wieder die Simplonstrasse erreichen, wie in der Uebersichtskarte (Abb. 1) angedeutet. — Mit Recht bezeichnet «Touring» diese beiden Projekte, Col Ferret und Simplon, als halbe Lösungen, weil sie in keiner Weise dem Ganzjahr-Verkehr dienen können, wie etwa der Brenner mit seiner Scheitelhöhe von nur 1372 m (Abb. 1).

Unsere Uebersichtskarte ist eine ergänzte Wiederholung aus Bd. 108 (S. 179), in der die seither bekannt gewordenen Vorschläge Simplon, Düssistock und die nunmehr endgültige linksufrige Walensee-Talstrasse eingetragen sind. Ferner sind angedeutet die inzwischen gegen unsere Südostgrenze neu vorgetriebenen italienischen Militärstrassen, und zwar von Bormio über den Fraëlepass (1953 m) ins Val Bruna und Alpe del Gallo an den Grenzübergang Giufplan (2262 m), von wo aus über Buffalora unschwer die Ofenpasstrasse beim Wegerhaus (1974 m), also herwärts (im Rücken) der Passhöhe, zu erreichen ist; sodann von der Malserheide (Reschenscheidegg = Resia) nordwestlich an den Unterengadiner Grenzkamm hinauf, beidseitig des Piz Lad, von wo aus die Unterengadiner Strasse zwischen Sent und Finstermünz beherrscht wird. Alle diese Strassen, vom Giacomo- und Muretto-Pass bis Ofenpass und Resia laufen an der schweizerischen Grenze tot, ohne fahrbare Fortsetzung, ja z. T. ohne Möglichkeit einer solchen. Es sind also reine Militärstrassen und für den Zivilverkehr unbrauchbar. Wie weit ihre strategische Bedeutung von dem seither erfolgten Vorschieben der deutschen Südgrenze bis Feldkirch-Finstermünz-Brenner berührt wird, entzieht sich unserer Kenntnis.

Von den zahlreichen Vorschlägen für eine ganzjährig befahrbare Nord-Süd-Durchgangsverbindung durch die Schweiz erscheint immer mehr der Bernhardin-Tunnel als die am ehesten realisierbare; er gewinnt besonders in Graubünden zusehends an Beachtung, umso mehr als die eidgenössische Post schon lange ganzjährig mit dem Auto bis Hinterrhein fährt, wo das Nordportal des rd. 5,5 km langen Tunnels liegt. Er hat ein günstiges nördliches Einzugsgebiet über Chur und auch seine südliche Ausmündung ins Tessin schufte eine wertvolle Verbindung mit der Südschweiz und nach Italien.

Wettbewerb für ein Bezirksgebäude in Meilen