

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 109/110 (1937)  
**Heft:** 16

## **Inhaltsverzeichnis**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

INHALT: Automontagefabrik der General Motors Suisse S. A. in Biel. — Mitteilungen: 220 kV-Kabel. Druckverluste in industriellen Stahlrohrleitungen. Ein Schiffshebewerk für 1000 t-Kähne bei Magdeburg.

Eine internationale Ausstellung für Gartenbau, Friedhofkunst und Städtebau. Besichtigungsfahrten zu Zürcher Schulhäusern. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 110

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 16

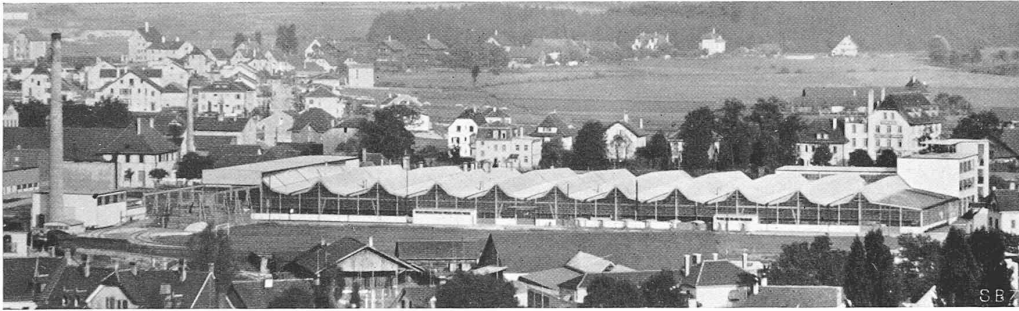


Abb. 3. Gesamtbild aus Nordwesten, links Kraftzentrale, rechts Verwaltungs-Gebäude

## AUTOMONTAGEFABRIK DER GENERAL MOTORS SUISSE S. A., BIEL

R. STEIGER, Architekt B. S. A. und S. I. A., Zürich und STADTBAUAMT BIEL

Es handelt sich bei dieser Fabrik um eine Montagefabrik, bei der Automobil-Bestandteile zu fertigen, betriebsbereiten Wagen zusammengesetzt werden. Jene Bestandteile, deren Herstellung einen komplizierten und teuren Maschinenpark (Stahlkarosserie- und Chassispressen usw.), der nur durch Riesenserien amortisiert werden kann, benötigt, kommen aus dem Ausland. Ihr Anteil beträgt nur etwa ein Drittel des Wagenwertes. Der Rest, das heisst vor allem die Ausrüstung der Wagen (Räder, Pneus, elektrischer Teil, Scheinwerfer, Batterien, Uhren, Polster, Farben usw.) ist Schweizer-Fabrikat. Im schweizerischen Anteil des Wagenwertes ist ausser den Löhnen und Unkosten auch der Zoll für die eingeführten Teile inbegriffen.

Es werden in Biel folgende zehn verschiedenen Autotypen montiert: Opel Cadet, Opel Olympia und Opel 2,5 lit, Chevrolet (2 Ausführungsarten), Vauxhall, Pontiac, Oldsmobile, Buick und Cadillac. Der Jahresdurchschnitt der Produktion beträgt 10 Wagen im Tag, die bisherige Maximal-Leistung 15 Wagen im Tag. Durchschnittlich sind 300 Arbeiter und 85 Angestellte beschäftigt (Anpassung an die Saison durch variable Arbeitszeit).

Für Biel als Standort der Fabrik sprachen zwei wichtige Gründe: Erstens ein Stock gelernter Arbeiter aus der Uhren-Industrie, die sich verhältnismässig leicht auf die ebenfalls grosse Präzision erfordernde Montagearbeit umstellen können (diese Annahme hatte sich denn auch in der Folge in vollem Umfange bewährt). Zweitens die Möglichkeit für die General Motors Gesellschaft, eine neue Fabrik beziehen zu können. Nach den gemachten Erfahrungen hat die Installation der komplizierten Montageverfahren in bestehenden Fabrikgebäulichkeiten mit den meist zu geringen Spannweiten und unbefriedigenden Lichtverhältnissen keine rationellen Produktionsbedingungen geschaffen.

Da die für diese aus schweizerischen und ausländischen Bestandteilen kombinierte Produktionsweise notwendigen Zollabkommen mit dem Bunde jeweils nur befristete sein können, konnte für die General Motors Suisse S. A. nur die mietweise Uebernahme eines Fabrikgebäudes in Frage kommen. Die Stadt Biel ist somit vorläufig die Eigentümerin der Fabrik, die sie der General Motors Suisse S. A. gegen Miete und Amortisation und gegen Begründung eines Kaufrechtes der Mieterin auf lange Dauer überlässt. Da die Gesellschaft eine allfällige spätere Uebernahme des Gebäudes beabsichtigt, hatte sie sich einen entscheidenden Einfluss auf die Art der Anlage und die Ausführung des Gebäudes gesichert, mit dem Recht der Zuziehung eines beratenden Architekten. Als solcher wirkte in der Folge Architekt R. Steiger aus Zürich.

Aus dieser, für schweizerische Verhältnisse etwas ungewohnten Konstellation ergab sich eine Art Arbeitsgemeinschaft zwischen dem beratenden Architekten, der Gesellschaft und dem Stadtbauamt Biel. Dem ersten fielen die Projektierungsarbeiten für den Bau zu mit Berücksichtigung der von den Spezialisten der Gesellschaft aufgestellten Dispositionen

für den Produktionsvorgang, sowie die Ausarbeitung der Inneneinrichtung, und die notwendigen Details technischer Art (Schiebetüren, Krantor, Ueberwachung der Ausführungspläne usw.), während das Stadtbauamt hauptsächlich die Ausarbeitung der Vergebungs-vorschläge, die Ausführungspläne, die Bauleitung mit der Verantwortlichkeit für Termine und Kosten-voranschlag übernommen hatte. Diese Kombination hat sich ausgezeichnet bewährt, indem die Gebäude im vorgeschriebenen Termin zur allgemeinen Zufriedenheit fertiggestellt werden konnten.

Als beratender Ingenieur wurde im Laufe der Arbeiten Dipl. Ing. C. Hubacher S. I. A. beigezogen.

Zu Beginn des Jahres 1936 wurde die Fabrik eröffnet, nachdem im Juli 1935 mit den Arbeiten am Platz begonnen worden war (Bauzeit nur sechs Monate).

*Situation.* Die Fabrik liegt im Südwesten des Bahnhofes Biel der SBB. Ein guter Geleiseanschluss ist äusserst wichtig, da der grösste Teil der Bestandteile mit der Eisenbahn ankommt.

*Disposition der Anlage.* Die drei Hauptgruppen des ganzen Komplexes (Abb. 1 bis 3) sind: Montagehalle, Kraftzentrale und Verwaltungsgebäude.

Die beiden ersten sind vom Zufahrtgeleise der Bahn aus entwickelt, während das Verwaltungsgebäude an der Hauptstrasse nach Nidau liegt. Wichtig für die gesamte Disposition ist eine spätere Erweiterungsmöglichkeit für die Montagehalle und das Verwaltungsgebäude.

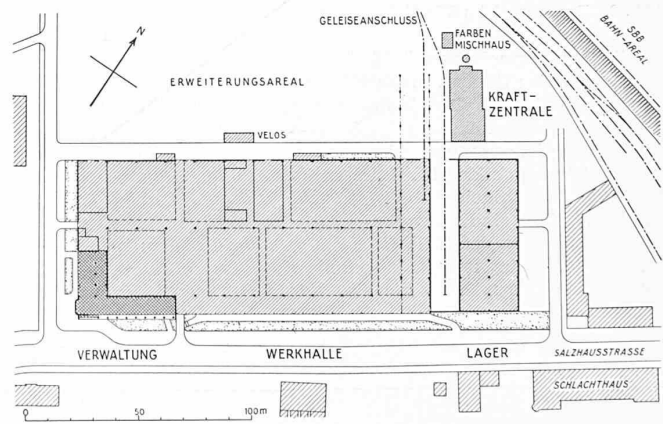


Abb. 1. Lageplan des ganzen Werkes. — Masstab 1:3000

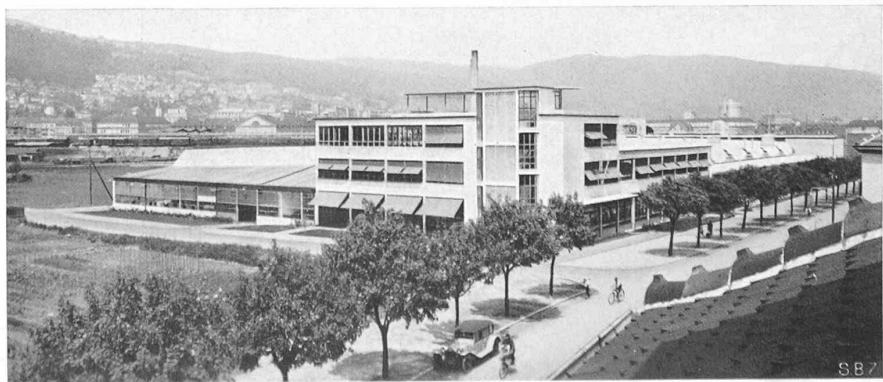


Abb. 2. Ansicht aus Südwesten, vorn Verwaltungsbau, im Hintergrund der Bahnhof Biel