

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 72 (1954)  
**Heft:** 50

## **Wettbewerbe**

### **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:** 01.04.2025

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

mit der Förderung der Schiffbarmachung der Rhone von Marseille bis Genf und der Regulierung des Genfersees zu befassen hat. Sie trat im Monat Juli 1954 unter dem Vorsitz des Präsidenten der Compagnie nationale du Rhône in Zermatt zusammen. Chef der schweizerischen Delegation war Bundesrichter Python. Er empfing im Juni 1954 zwei Vertreter des S. R. R. S., die damit die Möglichkeit hatten, ihn über die vom Verband verfolgte Politik zu orientieren und bei dieser Gelegenheit feststellen durften, dass man sich über die zu erreichenden Ziele prinzipiell einig ist. Ungeklärt ist immer noch das Problem der Durchfahrung von Genf. Doch hofft man, dass nun auch diese Frage nächstens einer prinzipiellen Lösung entgegengeführt werden kann.

Nachdem die Studienkosten mit einer Minderausgabe von rd. Fr. 68 000.— abgeschlossen und die Subventionen auf eine Rückzahlung dieses Ueberschusses zu Gunsten einer Aktion des Verbandes zwecks intensiver Information der Öffentlichkeit über die technischen und wirtschaftlichen Aspekte des Transhelvetik verzichtet haben, wurde eine fünf-gliedrige Kommission eingesetzt, die diesen Spezialfonds zu verwalten und über die ordnungsgemässe Verwendung dieser Gelder zu wachen hat. Die Subventionskantone ernennen zwei Delegierte, die privaten Subventionen werden durch Dir. Urs Sieber, Attisholz, der S. R. R. S. durch die beiden Mitglieder des Zentralkomitees, G. Béguin und H. Blattner, vertreten. Im übrigen wird der Verband seine Ziele, wie sie am Schluss des Wirtschaftsberichtes seiner Studienkommission formuliert worden sind, energisch weiter verfolgen.

Nach Erledigung weiterer statutarischer Geschäfte orientierte in einem Kurzreferat der ehemalige Studienleiter, Ing. H. Blattner, die Versammlung über die höchst aktuellen Probleme, an die auf Grund der ausgedehnten Verbandsstudien vom Jahre 1953 nun ernsthaft herangetreten werden kann. Es sind das vor allem die Projekte der zweiten Juragewässerkorrektur, des Ausbaus der Aare zwischen Wynau und Nidau zu Kraftnutzungszwecken und die bevorstehenden Um- und Neubauprojekte gewisser Aare-Brücken im selben Abschnitt. Der Referent beleuchtete in deutscher Sprache auch die Gründe, die den Schweizer Stimmbürger zur Ablehnung der Rheinau-Initiative veranlassen sollten.

In einem nach Form und Sprache vollendeten Exposé fasste der frühere Präsident der Wirtschaftskommission, Georges Béguin, in französischer Sprache die Ergebnisse der

Wirtschaftsuntersuchungen über den Transhelvetischen Kanal zusammen. Er lud das Schweizervolk ein, die Binnenschiff-fahrtsprojekte nicht nur von rein rechnerischen, bilanzmässigen Gesichtspunkten aus zu beurteilen, sondern auch zukunfts-gläubig zu sein in bezug auf die Wiederaufrichtung eines von zwei Weltkriegen zerstörten Europas, das nach seiner vollständigen Gesundung auf die Vorteile der Wassertransporte auf den grossen Binnengewässern nicht verzichten kann. An der Schweiz ist es, dafür zu sorgen, dass sie in Nutzung ihrer günstigen geographischen Lage auch für die Binnenschiffahrt zur Drehscheibe Europas werde. Ein erster Schritt dazu ist, dass sie alles daran setzt, auch auf eine weitere Zukunft den Ausbau unserer grossen nationalen Wasserstrassen zu sichern.

Nach Abschluss des geschäftlichen Teils ergriff um 16.15 h der solothurnische Landammann und Baudirektor, Otto Stampfli, das Wort, um die Bedeutung und Aktualität der Projekte einer Korrektur und eines Ausbaues der Aare zwischen Nidau und Wynau zu Zwecken der Kraftnutzung und Schifffahrt hervorzuheben, Projekte, die auch den bisherigen periodischen Ueberschwemmungen der Jurasee- und Aareufer bis hinunter nach Solothurn ein Ende setzen sollen. Die interessierten Kantone haben dem Bund denn auch in ihrer Eingabe vom 28. August 1952 neben technischen Vorschlägen einen Bau- und Finanzierungsplan vorgelegt und hoffen, dass sich der Bund an diesem Werk der zweiten Juragewässer-Korrektur technisch und finanziell massgebend beteiligt, damit es nun baldmöglichst in Angriff genommen werden kann. Der sehr aufschlussreiche Vortrag von Regierungsrat Stampfli wurde lebhaft verdankt, und die Generalversammlung konnte nach einstimmiger Gutheissung der nachfolgend im Wortlaut aufgeführten Resolution gegen die Rheinau-Initiative als abgeschlossen erklärt werden.

*Resolution:* «Der S. R. R. S., an seiner ordentlichen Generalversammlung am 27. November 1954 in Solothurn, stellt fest, dass die Annahme der Rheinau-Initiative, nebst anderen sehr ungünstigen Auswirkungen, die Schifffahrt auf dem Hochrhein — von Basel bis zum Bodensee — ganz erheblich beeinträchtigen würde, und dass danach auch die Schaffung eines Wassertransportweges auf der Aare äusserst schwierig wäre, so dass unser Land Gefahr liefe, der Vorteile, die es daraus ziehen könnte, auf immer verlustig zu gehen, und *beschliesst, die Ablehnung der Initiative zu empfehlen.*»

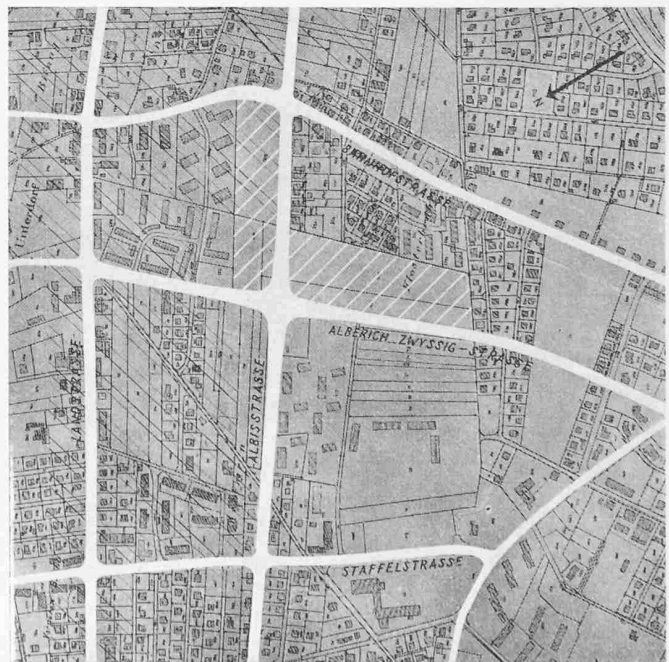
H. Blattner

## Wettbewerb für Gemeindebauten in Wettingen

DK 727.1 und 725.132

Wettingen, die wichtigste Wohngemeinde im Umkreis Badens, hat sich seit Kriegsende rapid entwickelt. 1947 waren rd. 9000 Einwohner gezählt worden, heute sind es bereits rd. 13 000; in knapp 7 Jahren also fand eine Bevölkerungvermehrung von rd. 50 Prozent statt. Diese überaus schnelle Entwicklung führt dazu, dass die Gemeinde bald die Grösse der Kantonshauptstadt erreicht haben wird. Im Rahmen der Ortsplanung Wettingens wurde vor fünf Jahren der Bau eines neuen Ortszentrums festgelegt. Man wollte die städtische Bauweise bewusst fördern, um in angemessener Entfernung der Stadt Baden einen neuen Kern mit eigenem Leben zu entwickeln. Heute sind die Vorarbeiten soweit gediehen, dass sich das geplante Gebilde in der Landschaft abzeichnen beginnt.

Das Baugebiet der Gemeinde und insbesondere der zukünftige Kern sind durch den beabsichtigten Bau einer Hauptausfallstrasse Badens in Richtung Zürich—Ostschweiz belastet. In der ganzen Länge des Wettinger Feldes musste eine breite Strasse zur Entlastung der alten Landstrasse vorgesehen werden, obwohl jedermann von der Schwere dieser Auflage überzeugt war. Das Preisgericht versuchte denn auch mit mehreren leider erfolglos verlaufenen Vorstössen, diese Hauptdurchgangsstrasse aus dem Plane oder wenigstens aus dem engern Bereich des für das Zentrum vorgesehenen Areals zu entfernen. Leider war das nicht mehr möglich. Im Siedlungsgebiet Baden sind die Schwierigkeiten, eine andere geeignete Ausfallstrasse zu finden, so enorm gross, dass schliesslich der Wettbewerb mit dieser grossen Belastung durchgeführt werden musste. Es galt also die Be-



Übersichtsplan des Zentrums der Gemeinde Wettingen, M. 1:10 000. Weiss schraffiert das Wettbewerbsareal, weiss herausgehoben die Hauptstrassen der Gemeinde. Die Albisstrasse wird zur Ausfallstrasse Badens ausgebaut. Die Alberich Zwysigstrasse ist eine im Bau befindliche Hauptstrasse für den Lokalverkehr

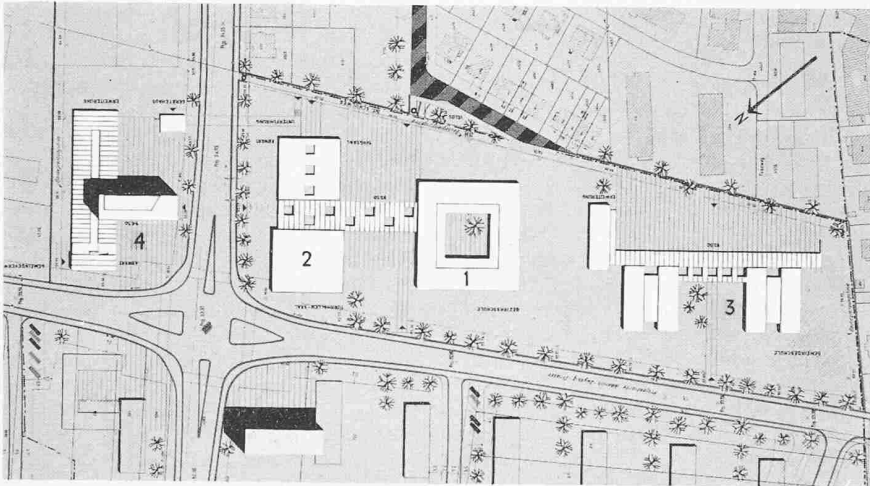
**Projekt Nr. 28**, umbauter Raum 28 538 m<sup>3</sup>. Turnhalle, Bezirksschule und Gemeindeschule sind von Norden nach Süden längs der Zwyszigstrasse aufgereiht. Gemeindefhaus als Akzent an der Kreuzung Albisstrasse Zwyszigstrasse. Turnplätze und Spielwiesen längs der Albisstrasse mit Unterführung an die Turnhallen und Schulbauten angeschlossen. Die Gesamtüberbauung ist charakterisiert durch eine lockere und abwechslungsreiche Anordnung der Bauten; sie zeigt schöne Durchblicke mit gut gesetzten baulichen Akzenten und klaren Baukuben. Turnhalle und Gemeindefhaus sind den öffentlichen Zwecken entsprechend ins Zentrum gerückt. Der unterführte Verbindungsweg von den Turnhallen zu den Spiel- und Sportplätzen ist kurz und ausserdem führt er direkt zu den Garderoben im Untergeschoss. Die Schulen liegen zweckmässig abseits vom Durchgangsverkehr an der Zwyszigstrasse. Zugänge und Zufahrten sind gut studiert.

Im quadratischen, zweigeschossigen Bau der Bezirksschule sind die Lehrzimmer mit verschiedenen Himmelsrichtungen um einen grossen Lichthof gruppiert in zweckmässiger Reihenfolge und Verteilung auf Erd- und Obergeschoss. Gewisse Nachteile, die sich in bezug auf die Besonnung dieser Räume ergeben, werden durch die Anordnung von

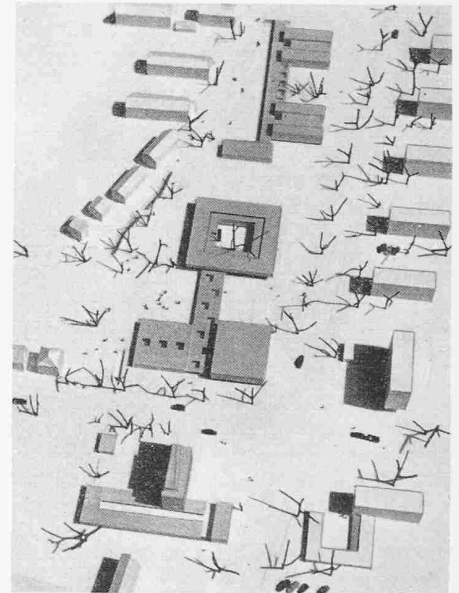
hohen Seitenfenstern grösstenteils aufgehoben. Vor den Schulräumen im Erdgeschoss sind durchwegs Grünflächen vorgesehen. Der Vorschlag, die Erweiterung in der ersten Bauetappe als Freiluftschulräume auszuführen, wirkt sich für die Kosten zunächst nachteilig aus. Die Zugänge und Treppen liegen richtig.

Turnhallen, Singsaal und Abwartwohnung sind in einem Gebäudekörper konzentriert. Die im allgemeinen wohl überlegte Anordnung dieser Räume lässt keine gegenseitigen Störungen befürchten. In betrieblicher Hinsicht ist die vorgeschlagene Raumkombination günstig (Abendbetrieb). Zwei Zimmer der Abwartwohnung liegen gegen Nordwesten. Der Zugang zu den Garderoben im Untergeschoss ist etwas zu knapp. Die nordöstlich gelegene Turnhalle ist zu wenig besonnt. Die Geräteräume liegen in der Längsachse ungünstig.

Der an sich schöne Vorschlag für die Gemeindeschule weist den Nachteil einiger zu wenig besonnener Klassenzimmer auf. Der Untericht in den Klassenzimmern am Haupteingang wird gestört. Das Gemeindefhaus weist pro Geschoss wenig zusammenhängende Bürofläche auf. Das Projekt ist mit seinen Erweiterungsvorschlägen und in architektonischer Hinsicht sorgfältig studiert.



Lageplan, M. 1:3000. 1 Bezirksschule, 2 Doppelturnhalle, 3 Gemeindeschule, 4 Gemeindeverwaltung

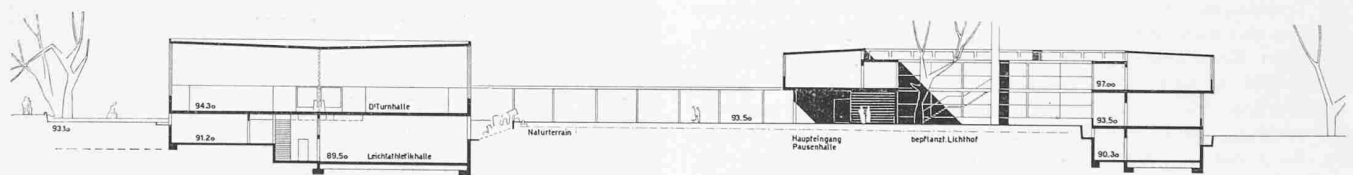


Modellbild aus Nordosten

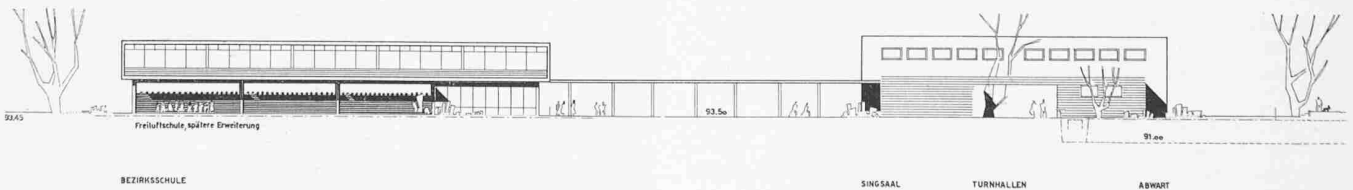


BEZIRKSSCHULE  
Nordostansicht, M. 1:700

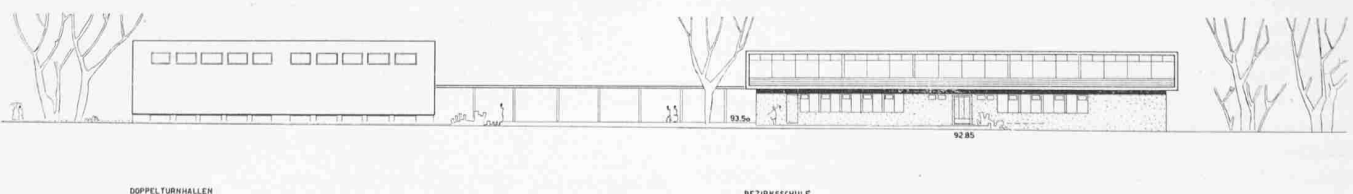
1. Preis (5000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Projekt Nr. 28. — Verfasser: F. ALTHER und TH. HOTZ, Zürich und Zurzach



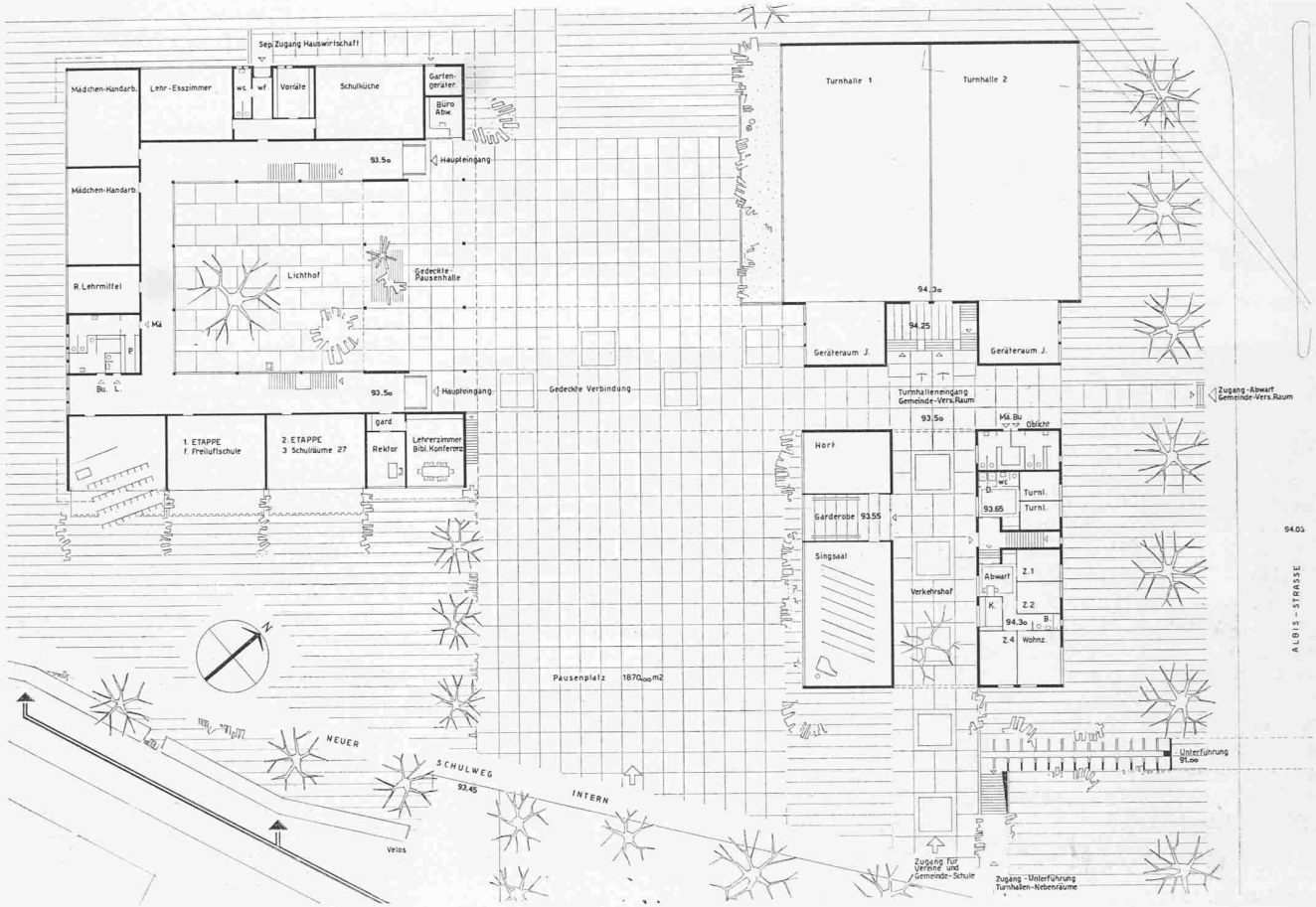
Schnitt durch Doppelturnhalle und Bezirksschule, M. 1:700



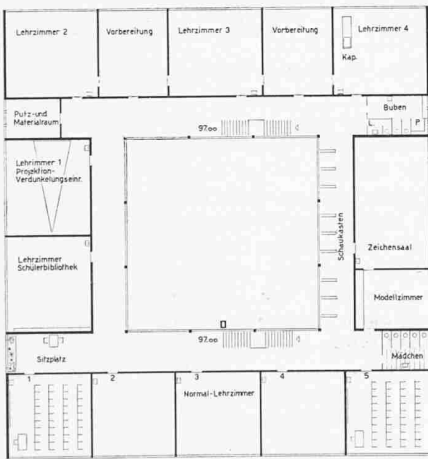
BEZIRKSSCHULE  
Südostansicht, M. 1:700



DOPPELTÜRNHALLEN  
BEZIRKSSCHULE  
Nordwestansicht, M. 1:700

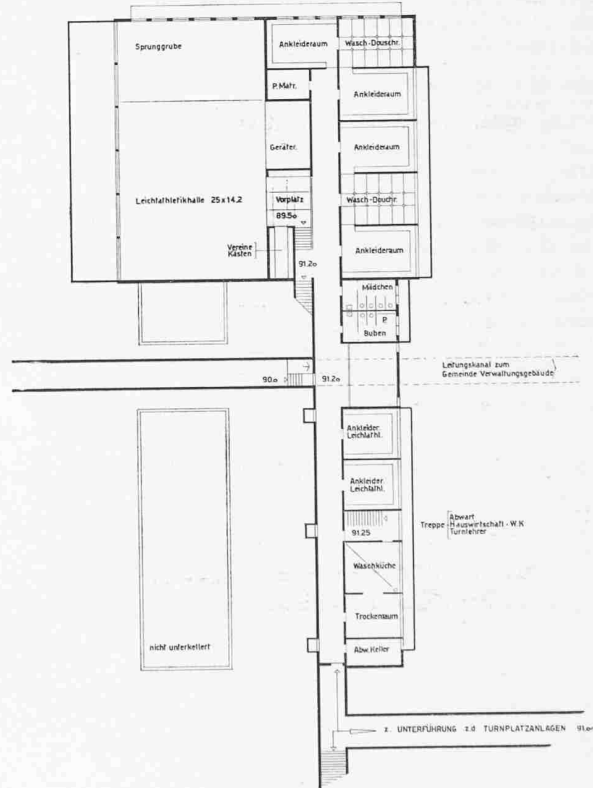


Erdgeschoss, M. 1:700  
 Bezirksschule und Doppelturnhalle



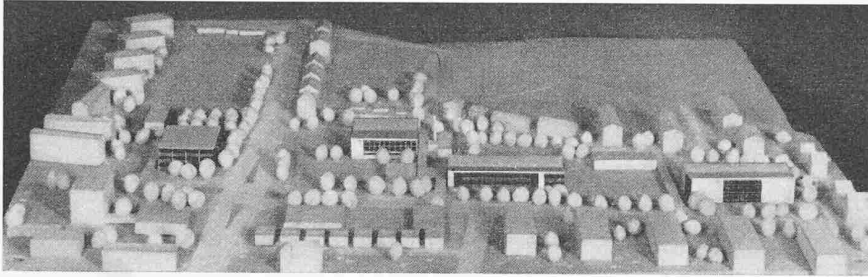
Obergeschossgrundriss, M. 1:700. Zur Beachtung: Die Grundrisspläne dieser Seite sind gegenüber dem Lageplan auf Seite 728 um 180° verdreht!

lange der Gemeinde mit denjenigen des Verkehrs in Einklang zu bringen, was vom Preisgericht im Programm unterstrichen wurde. Die Wettbewerbsteilnehmer mussten sich mit den speziellen Fragen des dichten Ausfallverkehrs auseinandersetzen und ein Bezirksschulhaus, eine Doppelturnhalle, eine Gemeindeschule und einen Verwaltungsbau für die Gemeinde in seinem Bereich planen. Damit war also eine Aufgabe zu bewältigen, die eine typische Folge des zu dicht besiedelten Engpasses Baden ist, eine Erscheinung, wie sie andernorts auch auftreten kann und der man nur mit einem Achselzucken und dem tröstlichen «make the best of it» begegnen kann. Auf kleinstem Raume musste ein Aneinander vorbei der sich widerstrebenden Interessen gesucht werden. Diese Notwendigkeit machte die Lösung der grossen Aufgabe besonders schwer.

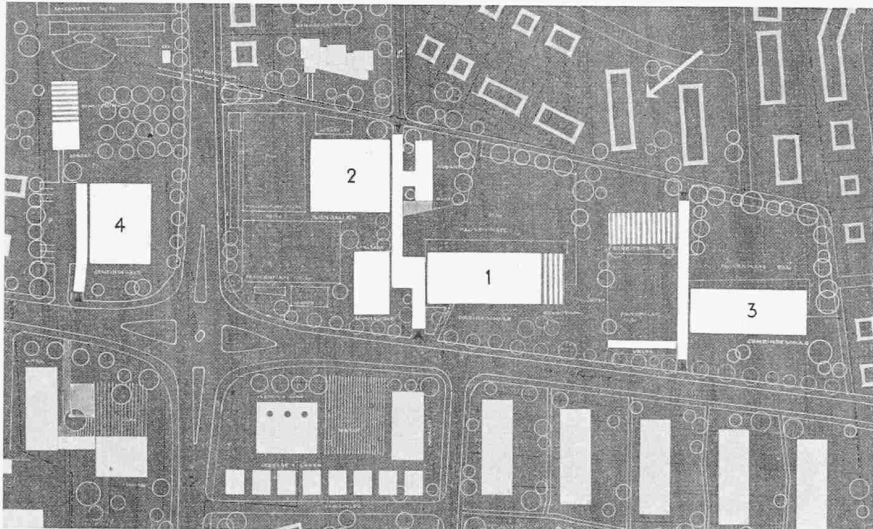


Kellergeschoss der Doppelturnhalle, M. 1:700

Belastend war auch noch der Umstand, dass es aus zeitlichen Gründen nicht möglich war, den Wettbewerb als Ideenwettbewerb mit nachfolgendem Projektwettbewerb durchzuführen. Bezirksschulhaus und Doppeltturnhalle sind dringlich. Sie müssen im nächsten Jahre schon gebaut wer-



Modellbild aus Nordwesten



Lageplan, M. 1:3000. 1 Bezirksschule, 2 Doppelturnhalle, 3 Gemeindeschule, 4 Gemeindeverwaltung

den. Für diese beiden Bauten mussten detaillierte Pläne im Masstab 1:200 eingereicht werden, die übrigen waren im Masstab 1:500 generell zu studieren.

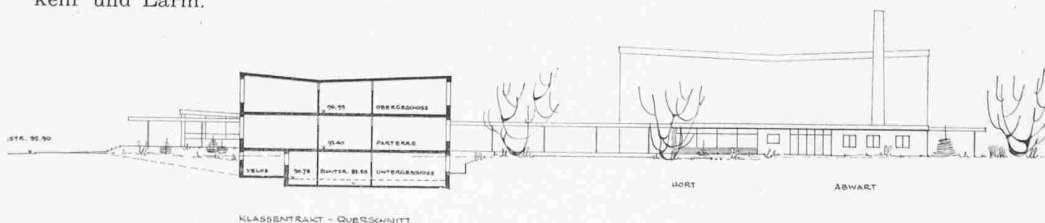
#### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Eingegangen waren 57 Entwürfe, von denen zwei zu spät und einer unvollständig abgeliefert wurden. Diese drei Entwürfe mussten ausgeschieden werden; die übrigen 54 Projekte wurden zur Beurteilung zugelassen. In Anbetracht des Umfanges dieses Wettbewerbs beschloss das Preisgericht, allen in den Rundgängen ausgeschiedenen Projekten eine knapp abgefasste Kritik schriftlich zu formulieren. Im ersten Rundgang wurden 7, im zweiten 20, im dritten 15 Projekte ausgeschieden. Für die engere Wahl verblieben somit 12 Entwürfe, die nach folgenden Gesichtspunkten zu beurteilen waren.

#### I. Ideen-Wettbewerb

##### A. Gesamtüberbauung

1. Zuteilung der Bauplätze unter Berücksichtigung von Verkehr und Lärm.



Schnitt durch Bezirksschule mit Südwestansicht der Turnhalle, M. 1:700



Nordwestansicht, M. 1:700

2. Preis (4000 Fr.) Projekt Nr. 36  
Verfasser: KARL DIETIKER, Bern

Projekt Nr. 36, umbauter Raum: 27044 m<sup>3</sup>. Schulen und Turnhallen mit Hartplätzen an der Zwyszigstrasse, Gemeindeverwaltung und Spielfelder an der Albisstrasse. Hotel- und Ladenzentrum an der Kreuzung, drei- bis fünfgeschossige Wohnbauten an der Zwyszigstrasse. Richtige klare Anordnung der Bauten und Aussenanlagen, konzentrierte und einfache Baukörper. Das Hotel- und das Ladenzentrum würden zur Entlastung der Kreuzung besser zusammengefasst. Den Zugängen der Schüler abseits der grossen Strassen wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die einfachen Baukörper verlangen ein intensiveres Bearbeiten

2. Beziehung der Bauten untereinander und zu den Freiflächen.
3. Städtebaulich-architektonische Gestaltung.
4. Etappenlösung.

#### B. Die einzelnen Bauten

1. Gemeindeschule.
2. Gemeindeverwaltung.

#### II. Projekt-Wettbewerb

##### A. Bezirksschule

##### B. Turnanlagen

1. Zugänge.
2. Grundriss-Einteilung.
3. Erweiterung.
4. Aufbau.
5. Umbauter Raum.
6. Erfüllung des Programms.

#### Die Erwägungen des Preisgerichtes

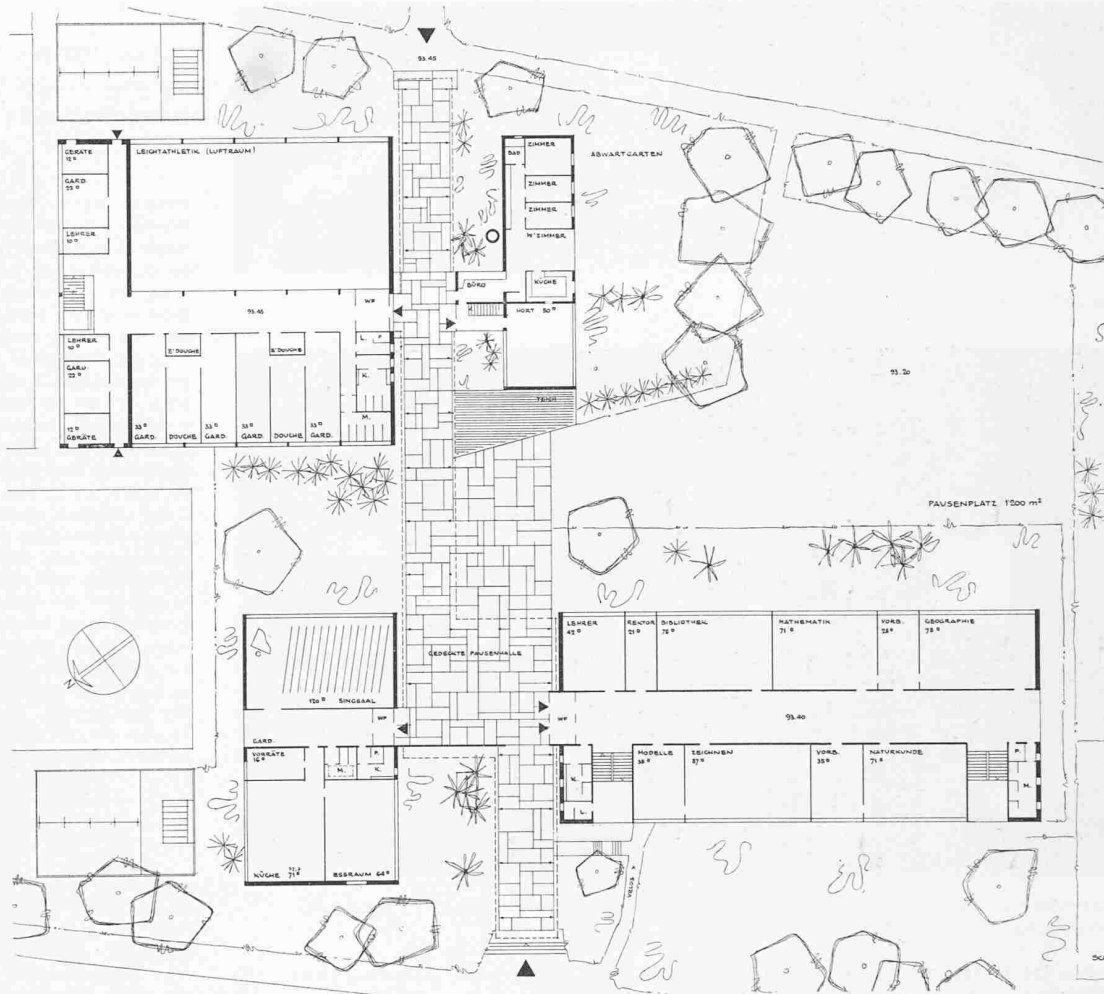
##### I. Städtebaulich

Die beiden das Wettbewerbsareal kreuzenden Hauptstrassen unterscheiden sich dadurch, dass die Albisstrasse als Ausfallstrasse Badens lärmigen und schnellen Verkehr aufweisen wird, während die Zwyszigstrasse als Dorfstrasse relativ ruhig bleibt und nur in den Morgen-, Mittag- und Abendstunden dem regen Lokalverkehr dienen wird. Die Kreuzung beider Strassen muss als Verkehrsplatz ausgebildet werden, der alle Verkehrsbeziehungen übersichtlich ermöglicht. Auf die direkte Kreuzung kann nicht verzichtet werden. Aus diesen Erwägungen darf der Verkehrsplatz nicht zu einem Architekturplatz alter Prägung ausgebildet werden. Die Lage der Schulhausplätze an der ruhigen Zwyszigstrasse und die Verlegung des Turn- und Sportbetriebes an die Albisstrasse entsprechen den Gegebenheiten am besten.

Die Situierung der Gemeindeverwaltung an der Kreuzung ist vorteilhaft. Aufgabe des Ideen-Wettbewerbes war es, die vorteilhafteste Verteilung der Bauplätze herauszufinden.

Dabei war zu berücksichtigen, dass die dem Projektwettbewerb unterstellten Bauten der Bezirksschulen und der Turnhalle sofort, die beiden andern Bauten erst später, in einem noch unbestimmten Zeitpunkt zu verwirklichen sein werden. Die Vorschläge für die umgebende private Bebauung waren unverbindlich und wurden nur soweit beurteilt, als Sonderfälle vorlagen, wobei übertriebene Hoch-

des Aeusseren. Die Erweiterung ist durchführbar, überzeugt aber bei der Bezirksschule nicht. Die Gemeindegemeinschaft ist übersichtlich, bringt jedoch mit der einzigen Treppe eine zu starke Massierung des Betriebes mit sich. Die Gemeindeverwaltung ist um einen grossen, gut bemessenen Lichthof in betrieblich günstiger Form gestaltet. Die Erweiterung lässt eine Verbindung mit dem Hauptbau vermissen. Die zweibündig angeordnete Bezirksschule bedarf einer Ueberarbeitung. Die zu schulfremden Zwecken benützten Räume sind in Nähe des Abwartes gut zusammengefasst. Die Abwartwohnung ist gut orientiert. Die Turnhallenanlage ist betrieblich gut und richtig belichtet. Die Nebenausgänge mit den daran liegenden Räumen sind kleinlich gestaltet. Die äussere Gestaltung und die innere Organisation des Projektes sind nicht auf der gleichen Höhe wie die klar und grosszügig disponierte Gesamtkonzeption.



Erdgeschossgrundriss, M. 1:700

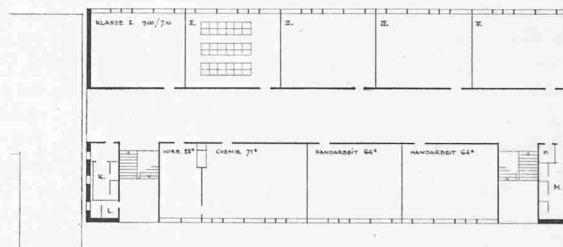
häuser als für Wettingen unwünschbare, die Spekulation fördernde, aus formalistischen Gründen entworfene Baukörper mit zu hoher Ausnutzung des Bodens abgelehnt wurden. Projekte, die die Zugänge zu den Schulanlagen über parallel zu den Verkehrsstrassen geführte Wege suchten, und solche, die die Schuleingänge von ruhigen Vorplätzen an der Zwysigstrasse fanden, erfüllten Grundbedingungen der Ortsentwicklung. Die Trennung des Fahrradzuganges von Schülern und von der Albisstrasse ist von wesentlicher Bedeutung. Bei der Verteilung der Freiflächen auf dem relativ knapp bemessenen Areal waren folgende Gesichtspunkte massgebend:

1. Gute Besonnung und dem Verkehr abgewandte Lage der Pausenplätze, möglichst nicht direkt vor den Unterrichtsräumen.
2. Hartplätze in der Nähe der Turnhallen.
3. Die grosse Spielwiese ist isoliert von der Turnhalle denkbar.

II. Schultechnisch

Die beiden Schulen, in denen gleichaltrige Kinder sind, unterscheiden sich durch die Art der Benutzung. Das Gemeinde- und Sekundarschulhaus enthält Klassenzimmer, die den Klassen fest zugeteilt werden, während in der Bezirksschule Wanderklassen von Fachlehrern unterrichtet werden. Das Bezirksschulhaus kann, weil in den Pausen ein steter Wechsel stattfindet, nur dann in die Höhe entwickelt werden, wenn genügend und zweckmässig angeordnete Treppenanlagen vorhanden sind. In bezug auf die Besonnung der Lehrzimmer wurden folgende Gesichtspunkte entwickelt:

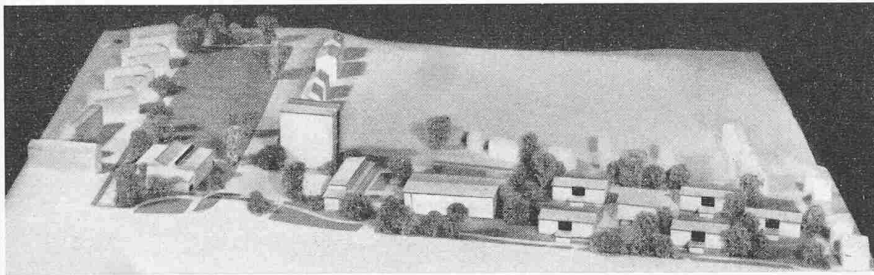
1. Einseitig belichteten Räumen wurde in Südostlage der Vorzug eingeräumt.
2. Räume mit grösserer Tiefe als 6,80 m erfordern eine zusätzliche Lichtquelle zur Aufhellung des rückwärtigen Raumeiles, oder eine entsprechende Vergrösserung der im Programm geforderten Sturzhöhe von 3,20 m.



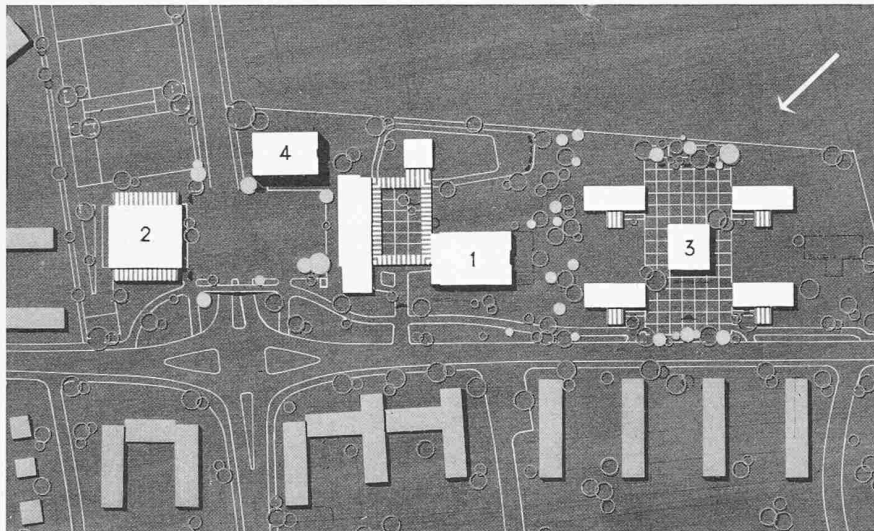
Obergeschossgrundriss, M. 1:700

3. Doppelseitig belichtete Unterrichtsräume erlauben eine freiere Stellung in bezug auf die Himmelsrichtung. Der Grösse und Lage der Nebenlichtquelle kommt dabei eine wesentliche Bedeutung zu in bezug auf die Besonnung und die aus gesundheitlichen und unterrichtstechnischen Gründen erwünschte gleichmässige Ausleuchtung der Schulzimmerfläche. Bei doppelseitiger Belichtung ergeben zu klein dimensionierte hochliegende Fensterbänder trotz schräger Decken eine ungünstige Lichtverteilung und führen ausserdem zu störenden Blendungserscheinungen infolge Kontrastwirkungen zwischen hellen Fenstern und dunklen Wandflächen. Der Wert eines solchen Fensterstreifens liegt lediglich in einer verbesserten Lüftungsmöglichkeit. Keines der vorliegenden Projekte weist in dieser Beziehung ideale Voraussetzungen auf, weshalb bei der Ueberarbeitung diesem Punkte entsprechende Beachtung zu schenken ist.

Bei der betrieblichen Gestaltung der Turnhalle ist zu berücksichtigen, dass diese als Nebenzweck auch als Lokal für die Gemeindeversammlungen dient. Die bauliche Gestaltung darf jedoch ihren Charakter als Sportbau nicht verwässern. Durch das knappe Areal bedingt, schlagen fast sämtliche Projektverfasser Anlagen mit Leichtathletikhallen und Garde-



Modellbild aus Nordwesten



Lageplan, M. 1:3000. 1 Bezirksschule, 2 Doppelturnhalle, 3 Gemeindeschule, 4 Gemeindeverwaltung

roben im Untergeschoss vor. Als betrieblich günstig erachtet das Preisgericht eine Zusammenfassung aller Garderobenanlagen, die eine Verwendung für die verschiedenen Hallen je nach Bedürfnis zulassen. Das Preisgericht empfiehlt die Prüfung an Hand des Stundenplanes, ob eventuell auf zusätzliche Garderoben für die Leichtathletikhalle verzichtet werden kann. Der Wettbewerb zeigt, dass architektonisch befriedigende Lösungen mit Garderoben unter der Turnhalle zu ebener Erde möglich sind. Da dadurch gleichzeitig die Leichtathletikhalle nur halb versenkt wird, ergeben sich für beide Anlagen günstige Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse. Das Preisgericht erachtet jedoch auch Garderobenanlagen im Untergeschoss, die künstlich ventiliert werden müssen, mit anschließenden unterirdischen Verbindungen zu den Sportanlagen jenseits der Albisstrasse als möglich. Eine Raumanordnung in der Reihenfolge Zugang-Garderoben-Aufgang zu den Turnhallen ohne rückläufige Bewegungen ist vorzuziehen. Separate Zugänge für Gemeindeversammlungen sind wertvoll, rechteckigen jedoch aufwendige Anlagen nicht. Bei unterirdischen Lösungen der Garderobenanlagen ist auf belichtete Korridore mit genügender Breite zu achten.

Die erforderlichen unschönen Gitter für die Hartplätze lassen eine Anlage in der Nähe der Kreuzung als unangebracht erscheinen. Die Beleuchtung der Turnhallen mit einer Halle nach Südost und der andern nach Nordwest orientiert, ist zu empfehlen. Diese Orientierung macht shedartige Oberlichter überflüssig. Zusätzliche Fenstergruppen an den Schmalseiten der Halle zur Verbesserung der Besonnung sind nicht zu empfehlen, da sie unangenehme Blendungen beim Ballspiel mit sich bringen. Mit Rücksicht auf das Ballspiel sind ferner Geräteraumtüren an den Stirnseiten klein zu halten oder zu vermeiden.

#### Schlussfolgerungen

Die Rangfolge mit Preisverteilung wurde in SBZ Nr. 39 vom 25. Sept. 1954, S. 582, veröffentlicht.

Das Preisgericht empfahl der Behörde einstimmig, den Verfasser des erstprämiierten Projektes mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe für die Bezirksschule und die Turn-

### 3. Preis (3700 Fr.) Projekt Nr. 2

Verfasser: HÄCHLER & PFEIFFER, Zürich,  
Mitarbeiter JAKOB UNGRICH, Zürich

Projekt Nr. 2. Umbauter Raum: 28 950 m<sup>3</sup>. Schulen an der Zwyszigstrasse, Turnanlagen längs der Albisstrasse, Gemeindeverwaltung als Hochhaus mit Vorplatz in der südöstlichen Ecke der Kreuzung. Vorschläge für private Bebauung nur schematisch. Das Projekt liefert einen wertvollen Vorschlag für die Zuteilung der Bauplätze. Die Schulen befinden sich an der ruhigen Zwyszigstrasse. Der Turnbetrieb ist an die lärmige Albisstrasse gelegt worden. Das punktförmige Gemeindehaus beansprucht den ausgezeichneten Platz an der Südostecke der Kreuzung; es steht allerdings zwischen Schul- und Turnbauten. Die Verbindung zwischen diesen Bauten wird über eine Passerelle im Zuge der Fussgänger Verbindung hergestellt. Die Gebäude liegen in schönen Grünflächen und sind zu einander wohl abgewogen. Für die Gemeindeschule steht ein sehr grosses Areal zur Verfügung. Das Projekt zeichnet sich durch konsequente Unterscheidung der Schulen aus. Für beide sind annehmbare Systeme vorgeschlagen worden. Die zeitlich gestaffelte Realisierung der einzelnen Bauten ist gewährleistet. Alle Gebäude und Anlagen können unabhängig voneinander verwirklicht werden. Die Gemeindeschule mit vier Klassenpavillons und Zentralpavillon mit Spezialräumen ist masstäblich gut durchgebildet. Die Erweiterung mit einem zusätzlichen Pavillon ist logisch entwickelt. Das Gemeindehaus als Bürohochhaus ist annehmbar; es ist für genügend Vorplatz gesorgt, der allerdings in einzelnen nicht durchdacht ist. Die Erweiterung des Gemeindehauses durch Aufstockung

befriedigt nicht. Das für das dreigeschossige Bezirksschulhaus in Vorschlag gebrachte System mit doppelbündiger Anordnung der Klassen- und Spezialräume ist annehmbar, enthält jedoch zu viele einseitig belichtete Nordwestzimmer. Die Abtrennung der Handfertigkeitsräume und der Schulküche in einem den Verkehrsplatz abriegelnden Bau ist gut. Die Stellung des losgelösten Singsaales mit Garderobevorplatz kann angenommen werden, obwohl dieser Saal weit ab vom Turnhallenbau liegt, was für die abendliche Wartung durch den Abwart nachteilig ist. Die Abwartwohnung liegt in bezug auf die Besonnung ungünstig. Die Zugänge der Schule befinden sich an der Zwyszigstrasse. Sie sind über einen schönen Hof erreichbar. Das Klassengebäude ist für den Wanderklassenbetrieb geeignet, doch krankt sein Grundriss an einer zentral liegenden, einläufigen Treppe, die zu Verkehrsstörungen Anlass geben kann. Die Erweiterung wird durch den Anbau in südwestlicher Richtung annehmbar projektiert. Die Fassaden sind schematisch und etwas einförmig. Es muss gerügt werden, dass einzelne Räume zu klein projektiert worden sind. Der Turnhallenbau mit den auch für Versammlungen geeigneten Hallen im Obergeschoss ist gut organisiert, steht jedoch um 90° verkehrt gegenüber Sonnen- und Verkehrsfläche. Im Aufbau weist er in den Nordwest- und Südostfassaden Mängel auf.

halle zu betrauen. Für die Weiterbearbeitung des Gemeindehauses und der Gemeindeschule soll der Behörde mit Rücksicht darauf, dass das erstprämiierte Projekt für diese Bauten keine befriedigenden Lösungen bringt, freie Hand vorbehalten bleiben.

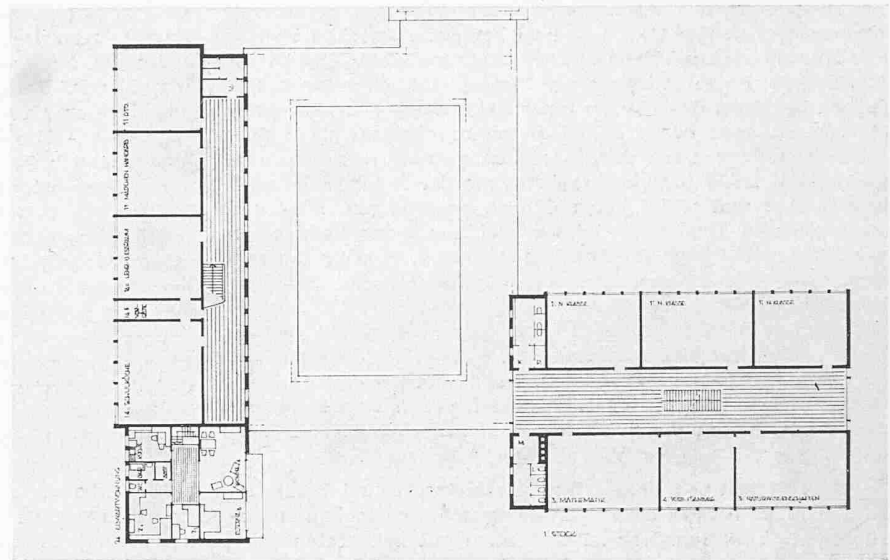
Das Preisgericht:

Probst, Schäfer, Karrer, Hunziker, Kaufmann,  
Marti, Reinhard, Senn, Jauch, Wullschlegler

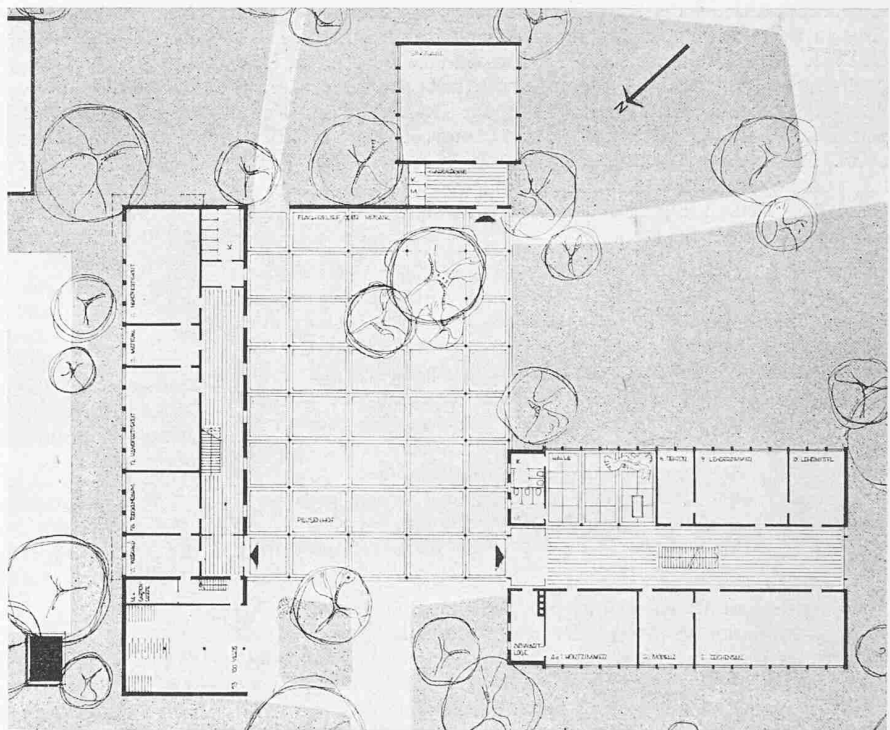
## MITTEILUNGEN

**Behelfsbrückenbau in Indonesien.** Als nach der japanischen Kapitulation in Indonesien an den Wiederaufbau geschritten wurde, zeigte sich im Gebiet von Bandoeng, das ein Strassennetz von etwa 800 km Länge umfasst, dass über 230 Durchlässe und kleinere Brücken mit Spannweiten unter 5 m und rund 250 grössere Brückenbauwerke ganz oder grösstenteils vernichtet waren. Sie wurden mit Hilfe von Bailey-Material wieder notdürftig befahrbar gemacht, doch infolge der sich zuspitzenden Verhältnisse im Landesinnern

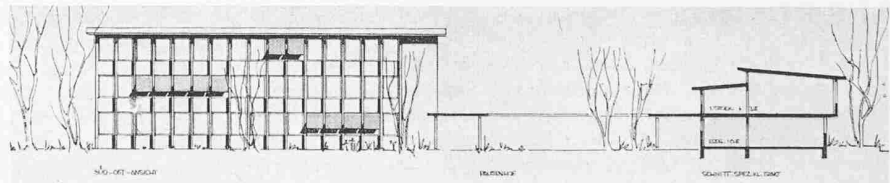
war man Mitte 1947 gezwungen, eine Anzahl dieser Bailey-Brücken für sofortige anderweitige Verwendung wieder zu entfernen, ohne indessen genügend Baumaterialien und Zeit zur Verfügung zu haben, um die betroffenen Bauwerke durch endgültige Ausführungen zu ersetzen. Nicht nur technische, sondern auch strategische Gesichtspunkte waren zu berücksichtigen. So kamen die bewährten Notbrücken aus Kokospalmenstämmen nicht in Frage, da sie von aufrührerischen Elementen zu leicht hätten in Brand gesteckt werden können. Auch eine Tieferlegung der Strasse zu beiden Seiten des Flusses, die eine Ueberquerung desselben zumindest bei niedrigem Wasserstand über eine Art Furt erlaubt hätte, barg zuviel Gefahren in sich, da der Verkehr bei der hierdurch erzwungenen Verlangsamung zu leicht unter Feuer genommen werden konnte. So kam man auf den Gedanken, die vielerorts aus den Kriegsjahren noch reichlich vorhandenen Fahrgestelle von Armeelastkraftwagen japanischer und amerikanischer Herkunft freizulegen und für den Bau von Notbrücken zu verwenden. Da man naturgemäss über die vorherige Verwendung und die daraus resultierenden Ermüdungserscheinungen des Materials nicht informiert war, die Typen teils erheblich variierten und ausserdem die Zeit drängte, wurde kurzerhand auf die Festsetzung eines einheitlichen Sicherheitsfaktors verzichtet und die Ausscheidung der unbrauchbaren Teile durch direkte Belastungsproben vorgenommen. Es wurden nur Rahmen mit einer Minimallänge von 5,90 m verwendet, die mit einer lichten Spannweite von 5,00 m zum Einbau gelangten. Die Widerlager wurden aus hochgestellten Fahrgestellen gefertigt, die mit Bruchsteinmauerwerk ausgefüllt und mit alten, ebenfalls in der Umgegend vorgefundenen Telefondrähten durchwirkt wurden. Als Fundamente dienten stählerne, mit Steinen gefüllte japanische Munitionskisten. Die Fahrbahn besteht aus Trägerwellblech, das mangels genügender Ausmasse und verfügbarer Werkzeuge oft längs statt quer verlegt werden musste, überdeckt mit Asphaltbeton. Die Gesamtbauzeit für ein derartiges Bauwerk belief sich auf nur acht Tage, wobei erschwerend ins Gewicht fiel, dass lediglich von 9 bis 15 Uhr und unter ständigem militärischem Schutz gearbeitet werden konnte. Wie mühselig die vollumfänglich von Hand auszuführende Arbeit war, lässt sich etwa daraus erkennen, dass die Verbindung der Chassis untereinander mit alten Betoneisen geschehen musste, die durch die vorhandenen Schraubenlöcher gesteckt und ohne Werkzeug umgebogen wurden. Auch der Asphaltbeton musste oft mit den Füßen eingetreten werden, da keine Walzen erreichbar waren. Diese Brücken haben in der Folge den schwersten Militärverkehr mit Achsdrücken von 10 t ohne weiteres ertragen. Seit 1949 wurde dieses Verfahren dann auch zum Bau bleibender Ueberbrückungsbauwerke eingesetzt. Näheres und Bilder gibt Ing. A. P. F. Kist in der niederländischen Zeitschrift «Wegen» 1953, Nr. 449.



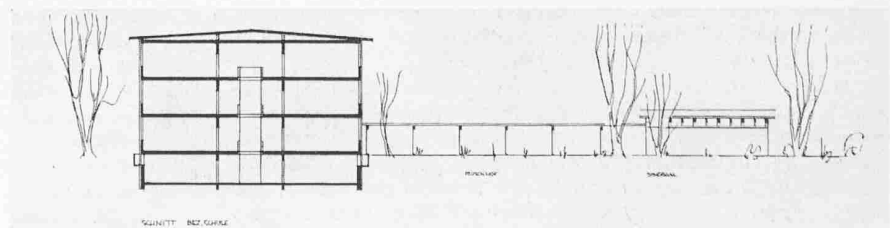
Obergeschossgrundriss, M. 1:700



Erdgeschossgrundriss, M. 1:700



Südostansicht, M. 1:700



Schnitt durch Bezirksschule, M. 1:700