**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 69 (1951)
**Heft:** 49

## Wettbewerbe

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 16.07.2025

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

[10] K. Terzaghi: Die Tragfähigkeit von Pfahlgründen. «Die Bautechnik» 1930, Bd. 8.
[11] K. Terzaghi, R. Peck: Soil mechanics in engineering practice; 1948.
[12] E. E. de Beer: Etudes des fondations sur pilots et des fondations directes. L'appareil de pénétration en profondeur. «Annales des Travaux Publics de Belgique» 98 (1945), Tome XLVI, 23e série.
[13] R. Haefeli, G. Amberg, A. von Moos: Eine leichte Rammsonde für geotechnische Untersuchungen. SBZ 1951, Nr. 36, S. 497*.
[14] J. Hvroslev: Subsurface exploration and sampling of soils for civil engineering purposes. Waterways experimental station. Corps of engineers U. S. Army 1948, 1949.

# Wettbewerb für ein Schulhaus, einen Kindergarten und eine reformierte Kirche am Wasgenring in Basel

DK 727.1
726 4

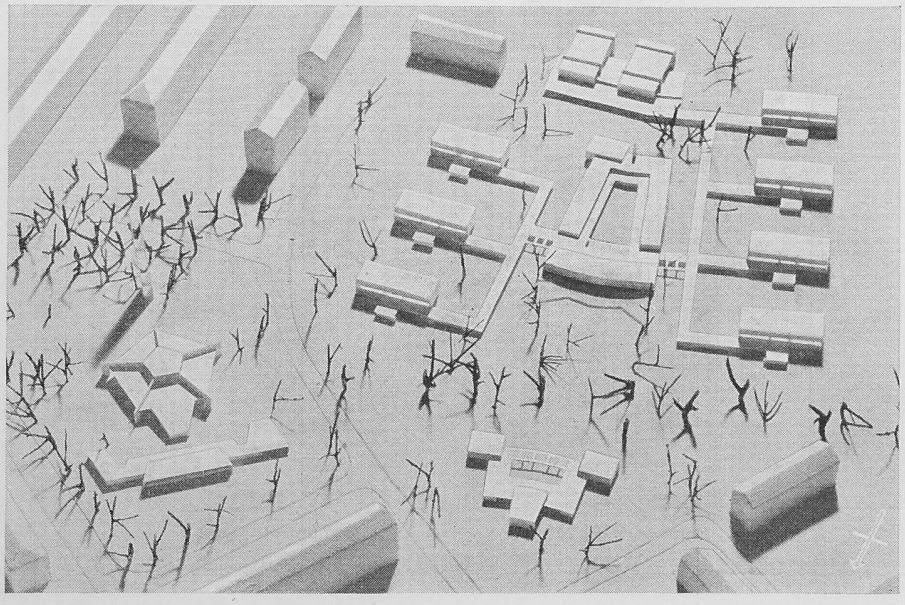
## Aus dem Raumprogramm

Der Kannenfeld-Gottesacker (künftiger Volkspark), das Areal des Hilfsspitals, die Baumschule der Stadtgärtnerei, der Bachgraben und das Areal längs der Grenzen gegen Frankreich und den Kanton Basel-Landschaft (Allschwil) sollen später durch eine Grünzone verbunden werden. In dem südlich der Hegenheimerstrasse und westlich des Wasgenrings gelegenen Gebiet werden neue Wohnquartiere und öffentliche Bauten erstellt, Spielflächen für Schulen und Sportvereine sowie Dauerpacht-Gärten gebaut. Zu beiden Seiten des Bachgrabens, der seines alten Baumbestandes wegen als Schutzzone bezeichnet ist, sollen eine Evang.-reform. Kirche, ein Kindergarten- und ein Schulgebäude erstellt werden. Südlich der Schulparzelle ist ein Rasenspielplatz für die Schulen des Quartiers vorzusehen als Ersatz für die bisherigen Schulspielplätze des Spichty-Gutes (Wasgenring Nr. 60). Südlich der verlängerten Blotzheimerstrasse soll der hier bereits vorhandene Sportplatz organisch in die geplante Bebauung und in die Grünzone eingefügt werden. Das anschliessende, nicht überbaubare Areal der Kiesgrube ist als öffentliche Anlage gedacht. Die Platzwahl und die gegenseitige Stellung der zu projektierenden Gebäude waren grundsätzlich freigestellt. Die Erstellung der beiden Schulhäuser ist dringlich; das kirchliche Gebäude wird voraussichtlich erst in zehn Jahren benötigt werden.

Die künftigen Bauten (Schule, Kindergarten, Kirche) und Freiflächen sollen sowohl unter sich als auch in bezug auf die vorgesehenen Wohnbauten so projektiert werden, dass sich eine in landschaftlicher und architektonischer Hinsicht organische Gesamtlösung ergibt, die in Etappen realisiert werden kann. Die einzelnen Gebäude und die dazu gehörenden Freiflächen sollen so durchgebildet werden, dass sie die betriebstechnischen, architektonischen und wirtschaftlichen Anforderungen einer einwandfreien baulichen Lösung erfüllen. Für das kirchliche Gebäude genügt eine Abklärung der Platzfrage, der Parzellengrösse und der kubischen Wirkung.

Verlangt waren: Kirche: Hauptbau mit Predigtraum (rd. 450 Sitzplätze), Empore (80 bis 100 Sitzplätze), kleiner Saal in räumlicher Verbindung mit Haupt-

1. Preis. Lageplan 1 : 2500. 1 Kirche, 2 Klassenzimmer, 3 Spezialräume, 4 Turnhallen, 5 Kindergarten

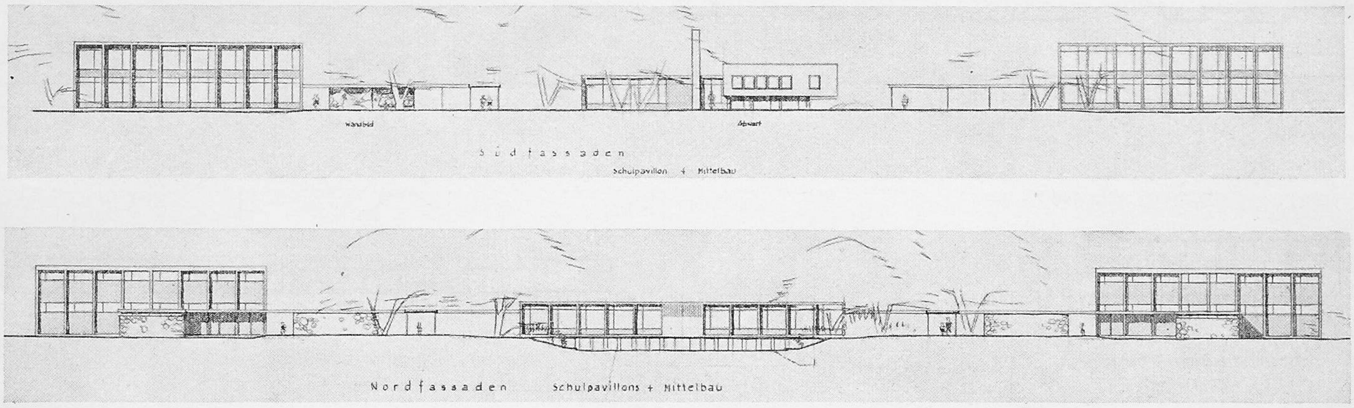


Modellansicht aus Norden

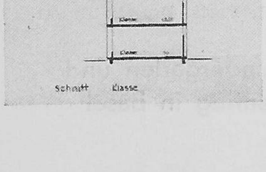
**Projekt Nr. 41**

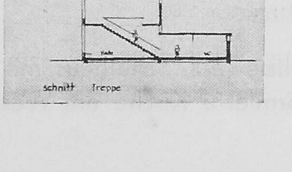
Vorteile: Besonders hervorzuheben sind die parkartige Ausweitung der Grünzone und die gute Einfügung aller Bauten. Die feinmassstäbliche Gliederung der auch schultechnisch vorteilhaften niedrigen und kurzen Bauten ergibt einen erwünschten Gegensatz zur hohen Wohnbebauung. Reizvolle Aufteilung der Freifläche in intime Gartenhöfe. Zugänge übersichtlich angeordnet. Turnhallen in unmittelbarer Verbindung mit Hartplatz und Spielwiese. Klare Gliederung der Baukörper. Schultechnisch vorzügliche und gründlich studierte Grundrissdisposition. Querlüftung und beidseitige Belichtung aller Schulräume. Architektonische Haltung einfach und klar. Aufgelockerte und doch wirtschaftliche Anlage. Kubikinhalt ohne Kindergarten: 32 815 Kubikmeter.

Nachteile: Etwas weitläufige Gangverbindungen. Trennung der Bauetappen nicht einwandfrei.



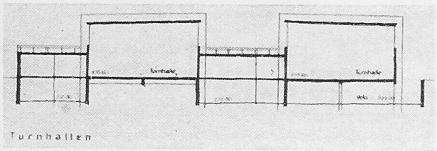

Fassaden des Schulhauses 1:800

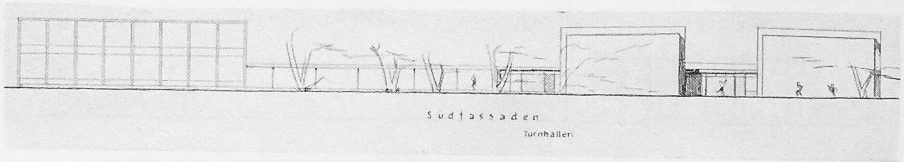


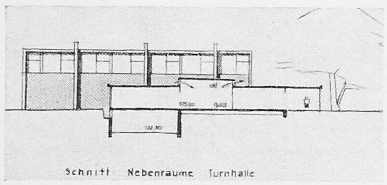



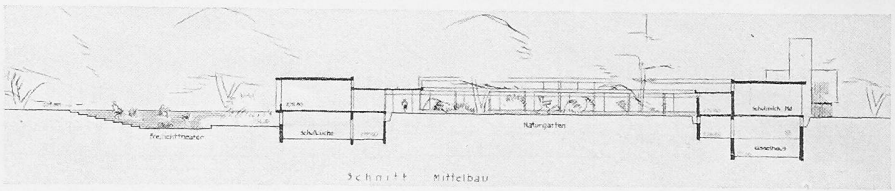

Erdgeschossgrundriss, Schnitt durch Klassenzimmer und Treppenhalle 1:800

**1. Preis (4500 Fr.) Projekt Nr. 41. Verfasser BRUNO und FRITZ HALLER, Architekten, Solothurn**




raum (150 bis 180 Sitzplätze). Turm für 3 bis 4 Glocken. Nebenräume: Unterrichtsraum, Raum für Jugendgruppen, Vereins-, Sitzungs-, Arbeitszimmer, Sigristenwohnung, Pfarrwohnung mit 8 bis 9 Räumen.

Kindergarten-Gebäude: 3 Kindergartenklassen, je eine Garderobe, Windfang, W. C.-Anlage, Magazin. An Freiflächen waren pro Kindergartenklasse vorzusehen: Hartbelagplatz und Rasenspielplatz.

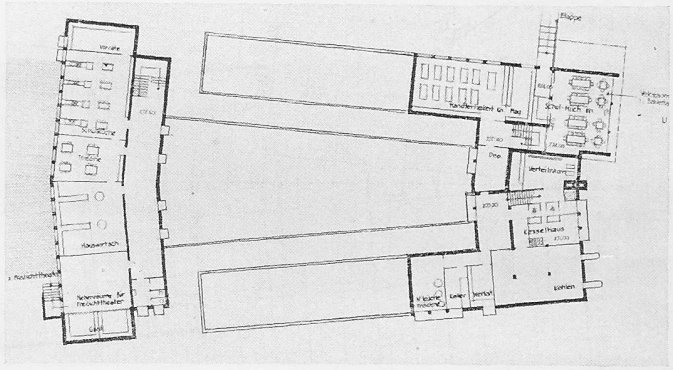
Schulgebäude: Primarschule Knaben 12 Klassenzimmer, 3 Kleinklassen, Handarbeitsraum mit Materialraum, Schulmaterialraum, Schülerbibliothek, Lehrerzimmer, Schulhausvorsteher-Zimmer, Lokal für die Ausgabe der Schulmilch, Zentralheizungsanlage. Primar- und Sekundarschule Mädchen 16 Klassenzimmer, 2 Kleinklassen, 4 Handarbeitsklassen, Schulmaterialraum, Schülerbibliothek Primarschule, Schülerbibliothek Sekundarschule, Lehrerzimmer, Schulhausvorsteher-Zimmer, Lokal zur Abgabe der Schulmilch, Schulküche, Hauswirtschaftsraum, Ess- und Theorie-Zimmer, Vorratsraum.

In beiden Schulhäusern waren für den Pausenaufenthalt entweder Korridorausweitungen oder gedeckte Pausenhallen vorzusehen. Es waren noch 2 Turnhallen mit Nebenräumen und Turnplätzen und die Abwartwohnung zu entwerfen. Getrennte Pausenhöfe für Knaben und Mädchen waren vorzusehen. Als Ersatz für die bestehenden Schulspielplätze des Spichty-Gutes waren ein durch Baumgruppen in mehrere kleine Spielfelder unterteilter Rasenspielplatz mit einer 120 Meter geraden Aschenbahn sowie Sprung-Anlagen vorzusehen.

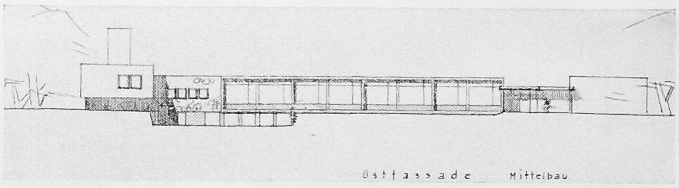
### Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Es sind 43 Projekte eingereicht worden. Zwei davon mussten ausgeschlossen werden. Im ersten Rundgang wurden vier, im zweiten sieben, im dritten dreizehn und im vierten sechs Entwürfe ausgeschieden. Beurteilt wurden noch elf Entwürfe. (Die Beurteilung der von uns veröffentlichten Entwürfe befindet sich bei den Bildern. Red.)

Die Rangordnung und die Preisverteilung wurden bereits in der SBZ publiziert (1951 Nr. 24, S. 341). Das Preisgericht anerkennt das durchschnittlich hohe Niveau der eingereichten Arbeiten. Es empfiehlt der ausschreibenden Behörde, den Verfasser des mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurfes



Untergeschoss des Mittelbaus 1:800 1. Preis, Projekt Nr. 41




Nr. 41, Kennwort: Monika, mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

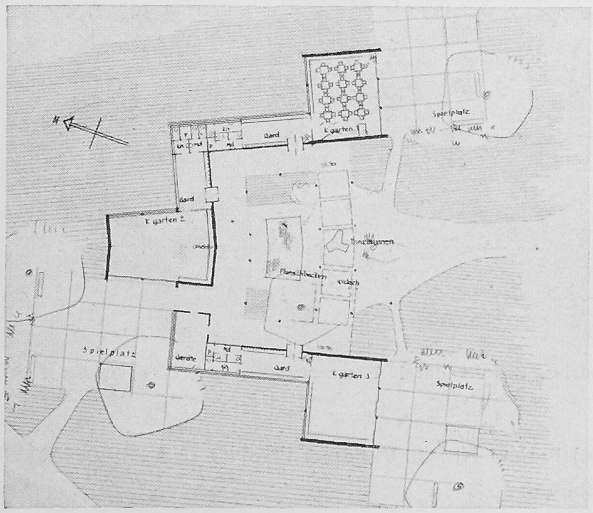
Das Preisgericht:

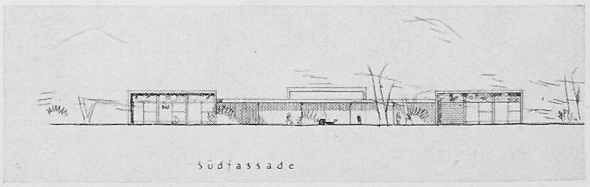
Dr. F. Ebi, Dr. P. Zschokke, Dr. H. Stricker, A. Barth, F. Beckmann, O. Jauch, J. Maurizio.

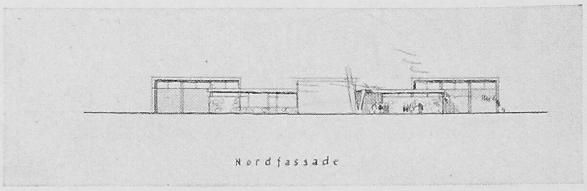
## «Politik der Transporte» DK 05 : 656

Unter dem Titel «Politica dei Trasporti» ist in Rom eine neue Monatsschrift[1]) entstanden, die in ihren bis jetzt erschienenen sechs Heften sehr wertvolle, sorgfältig illustrierte Beiträge gebracht hat. Ein Problem schält sich besonders heraus, nämlich die Gestaltung des Schnellverkehrs innerhalb

[1]) Verlag in Rom, Via Rosella 155. Jahresabonnement im Ausland 6600 Lire.




Kindergarten 1:800 1. Preis, Projekt Nr. 41

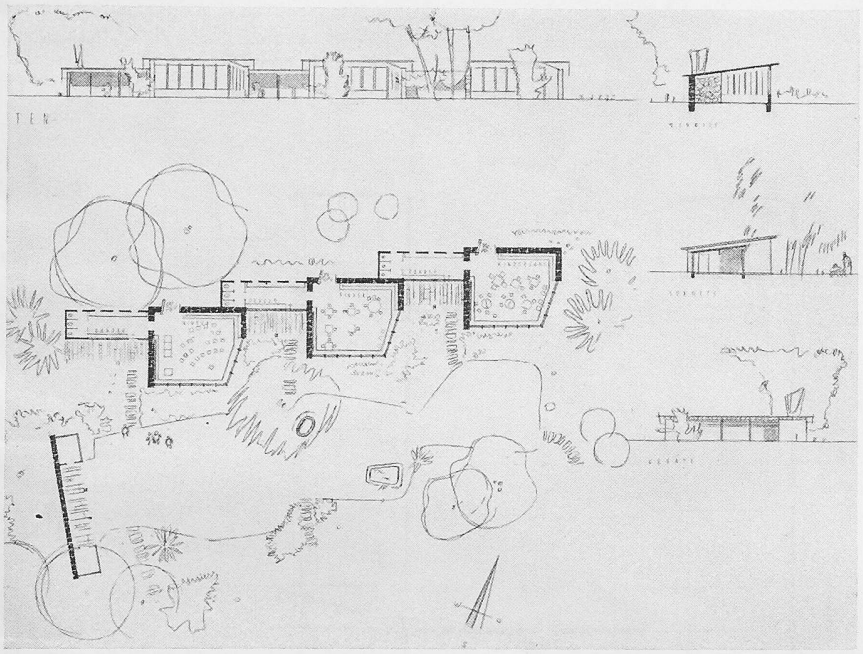
**Wettbewerb Schulhaus mit Kindergarten und reformierte Kirche am Wasgenring in Basel**

und ausserhalb der grösseren Städte und seine Aufteilung auf Schiene und Strasse.

Es ist bezeichnend, dass sich z. B. für Rom und Mailand nun die gleichen Probleme stellen, an denen London 1863, Paris 1856 bis 1900, New York um 1890 und Berlin nach 1900 zu rätseln hatten, bis sie sich entschlossen, mit Untergrundtunneln von den peripheren Bahnhöfen der Eisenbahnen entweder diese selbst oder dann auf eigenem Untergrundbahnnetz sie in und durch das Stadtinnere zu verlängern. Diese Idee hat auch den Untergrundbahnen Madrid und Barcelona und der Jonction in Brüssel zu Gevatter gestanden und bekommt nun neuerdings für Rom und Mailand, aber auch für Wien und einzelne deutsche Städte Aktualität. Auch in Zürich dreht sich das Projekt 1946 der SBB um dieses Problem.

Wenn in Italien nun eine eigene Fachzeitschrift gegründet worden ist, um die Politik der Transporte zu beleuchten, so hat sie den Nagel auf den Kopf getroffen, weil alle Transportprobleme heute schon längst nicht mehr durch die Techniker entschieden werden, sondern durch die Politik. Die technischen Probleme sind sehr weitgehend gelöst, die Mittel jedoch, um sie zu verwirklichen, müssen die Politiker bereitstellen.

Ein Rückblick auf diese Entwicklung der Untergrundbahnen verschiedener Städte lässt erkennen, dass schon der erste Versuch ein voller transporttechnischer und finanzieller Erfolg gewesen ist und dass sich die ersten Linien einer Untergrundbahn im Laufe eines halben Jahrhunderts von wenigen Kilometern Länge zu mehreren Untergrundbahnnetzen bis zu 300 km Länge erweitert haben. Mit 3¾ Meilen Länge wurde 1863 die Dampfbahn als Metropolitan in das Stadtzentrum von London geführt in der Meinung, Güter und Menschen unterirdisch heranzubringen und die Strassen vom grossen Wagenverkehr zu entlasten. Die Metropolitan London hat nie den Güterdienst ausüben können, aber vom ersten Tage nach der Betriebseröffnung hatte sie eine Frequenz in der Personenbeförderung, welche die kühnsten Hoffnungen der Erbauer überstieg und glänzende Renditen abwarf. Mit dem Aufkommen der elektrischen Traktion erlebten die Untergrundbahnen in allen Städten, wo der Strassenverkehr überbordete oder wo schnelle Verkehrsmittel vom Stadtkern zum Wohnort notwendig wurden, rapide Fortschritte mit enormen Steigerungen der Frequenzzahlen gleichzeitig bei den Untergrundbahnen und bei dem trotzdem in erhöhtem Masse auftretenden



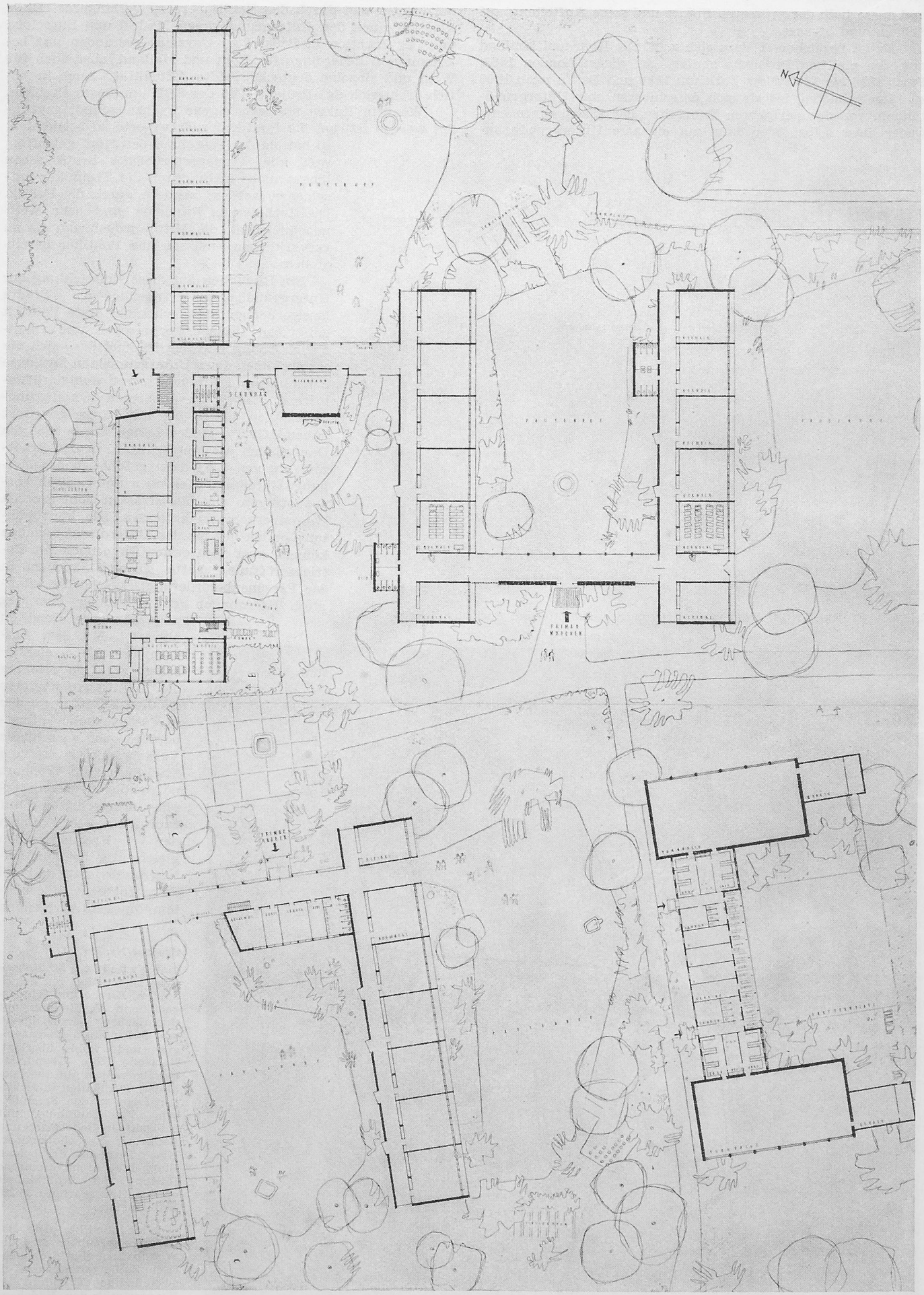
2. Preis, Projekt Nr. 34. Kindergarten, Grundriss, Schnitte und Ansichten 1:800

2. Preis. Lageplan 1:2500. 1 Kirche, 2 Klassenzimmer, 3 Spezialräume, 4 Turnhallen, 5 Kindergarten

**Projekt Nr. 34**

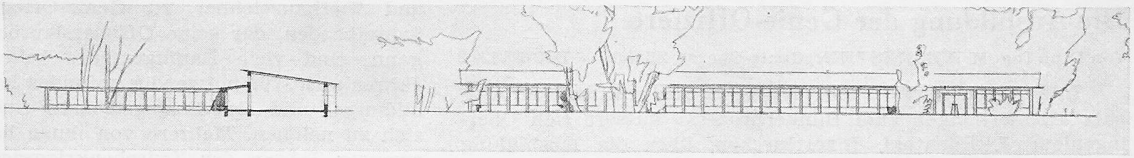
Vorteile: Städtebauliche Disposition von Schulbauten, Kirche und Kindergarten in Verbindung mit Grünflächen, Pausenhöfen und Spielplätzen ungezwungen und wohl überlegt. Reizvolle Höfe. Grundrisse im allgemeinen gut durchgebildet. Turnhallen in richtiger Lage zu den Spielplätzen. Flachbauschule mit beidseitiger Belichtung und Belüftung der Schulzimmer. Klare Trennung der beiden Etappen. Architektonische Haltung gut. Kubikinhalt ohne Kindergarten 34 285 Kubikmeter.

Nachteile: Die Bebauungsvorschläge für die Wohnbauten sind problematisch. Zu lange und zum Teil zweibündige Korridore im Nordosttrakt der Mädchenschule. Einzelne Räume etwas zu knapp bemessen.

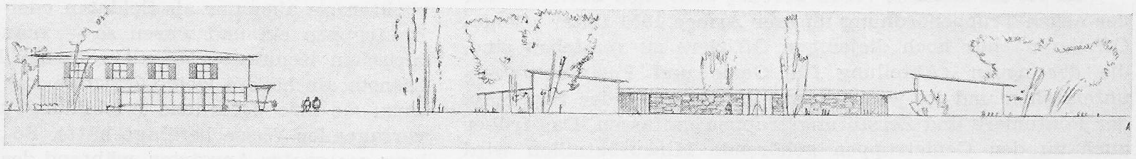



Erdgeschossgrundriss 1:800

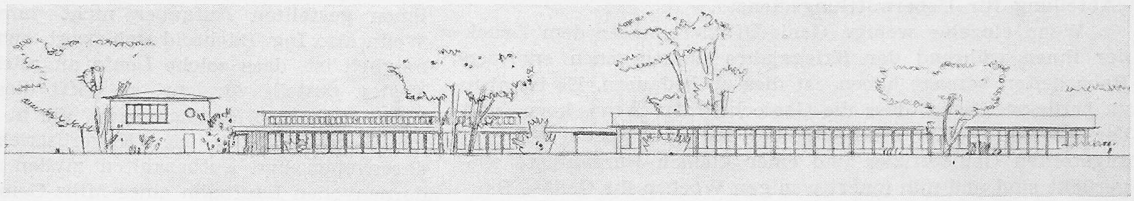
2. Preis (3300 Fr.) Projekt Nr. 34. Verfasser HERMANN BAUR und HANS PETER BAUR, Architekten, Basel



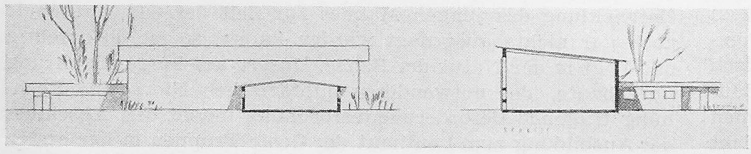
Schnitt und Südansicht Klassenzimmertrakt



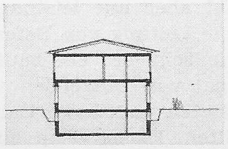
Westansicht Mittelbau und Mädchenprimarschule



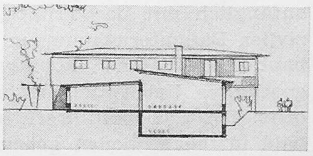
Südansicht Spezialräume und Klassentrakt



Schnitt durch Umkleideraum und Turnhalle

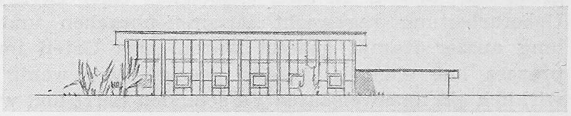


Schnitt Mittelbau



Schnitt Spezialräume

Südansicht Turnhallen



Ostansicht Turnhalle

Alle Schnitte und Ansichten sind im Masstab 1:800 dargestellt.

Strassenverkehr. Die Fortschritte der Technik, das Aufkommen neben der Strassenbahn von Auto- und Busbetrieben führten zu fortwährenden Neuanlagen, welche den Bedürfnissen der Bevölkerung angepasst wurden. Diese entschied sich immer für dasjenige Transportmittel, das ihr die grössten Vorteile brachte. Sie wird auch in Zukunft in diesem Sinne entscheiden und bei Vorliegen von zwei Möglichkeiten sich dem bequemen, billigeren und schnelleren zuwenden.

In den Mai- und Augustheften 1951 von «Politica dei Trasporti» sind in sehr übersichtlicher Form die Entwicklungsstufen im 50jährigen Bestand der Métro von Paris angegeben. Die beiden Weltkriege vermochten nur unbedeutende Hemmungen zu bringen. 1949 dehnte sich das Netz der Pariser Métro auf 170 km aus, wobei die Zahl der beförderten Passagiere auf nahezu 1600 Millionen anstieg, was auf den Kilometer Netzlänge über 9,4 Millionen ergibt. Das eigentliche Stadtgebiet von Paris verfügt damit über ein zuverlässiges Massen-Schnellbeförderungsmittel unter den Strassen, auf eigener Ebene mit Fahrmaterial, das mit dem der Staatsbahnen, welche von den acht Bahnhöfen nahe dem Stadtrand ausgehen und den weiteren Vororts- und den Fernverkehr versehen, nicht identisch ist. Die neuesten Projekte in Paris gehen nun dahin, durch zwei unterirdische Transversallinien systematisch die Bahnhöfe Montparnasse, Pont Royal, Gare d'Orléans unter der Seine hindurch mit der Gare du Nord und der Gare de l'Est zu verbinden, sowie parallel mit der Seine die Gare St-Lazare mit der Gare de Lyon und der Gare de la Bastille. Auf diesen Verbindungstunneln würden die gleichen Betriebsbedingungen gelten wie auf den angeschlossenen Bahnen. Es ist mit 120 bis 160 km/h Fahrgeschwindigkeit zu rechnen, während auf dem Métro-Netz die jetzige mittlere Fahrgeschwindigkeit kaum wesentlich gesteigert werden soll.

Im Juliheft 1951 von «Politica dei Trasporti» befasst sich Prof. Ing. Ugo Vallecchi mit der Systematisierung der Transporte im städtischen und im Fernverkehr von Rom, wo im Anschluss an die bestehende Untergrundbahnlinie A von Stazione Termini bis Stazione Roma-Ostia ein Ausbau bis Piazza Acilia (Linie A Nord) und Magliana-Stazione Termini (Linie A Süd) verlängert würde. Neben dieser Querlinie ist eine weitere Linie B von Via Cave über Stazione Termini und Stazione Roma Nord und über Piazza Mazzini nach dem Petersplatz vorgesehen, sowie als Linie C eine Kreislinie vom Monteverde, Ospedale S. Camillo, Porta S. Paolo, Porta S. Sebastiano, Piazza Re di Roma, Porta Maggiore, S. Lorenzo, Piazza Bologna, Giardino Zoologico, Stazione Roma Nord zur Vatikan-Stadt. Von der Linie A sind 9,6 km schon gebaut und 3,6 km noch zu bauen. Die Linie B wurde 9,8 km lang und die Linie C 18 km. Für den schnellen Fernverkehr in die Albanerberge und zum Lido von Ostia sind Anschlusslinien an die Untergrundbahnlinien vorgesehen.

Prof. Vallecchi macht darauf aufmerksam, dass Städte von geringerer historischer und kultureller Bedeutung, wie Madrid und Stockholm, ihr Untergrundbahnnetz ausgebaut haben. Madrid mit 1 450 000 Einwohnern im Kerngebiet besitzt ein Untergrundbahnnetz von 27 km fertiger Bahnlänge und 1,3 km im Bau, auf welchem 375 Mio Passagiere, oder pro km 14 Mio, befördert worden sind. Das ganze Baukapital ist von der Privatgesellschaft beschafft worden und wirft, wie übrigens von Anfang an, bei den Lebenskosten angemessenen Fahrpreisen reichliche Dividenden ab. Die notleidenden Untergrundbahnbetriebe haben ihr Missgeschick nur dem Umstand zu verdanken, dass sie ihre Tarife nicht den steigenden Kosten anpassen durften, wodurch auch ihr Fahrmaterial und die Anlagen nicht die notwendigen Verbesserungen erhielten, mit denen allein ein wirtschaftlicher Betrieb aufrecht erhalten werden kann.

A. Weber, Ing.