

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 73/74 (1919)
Heft: 13

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.](#)

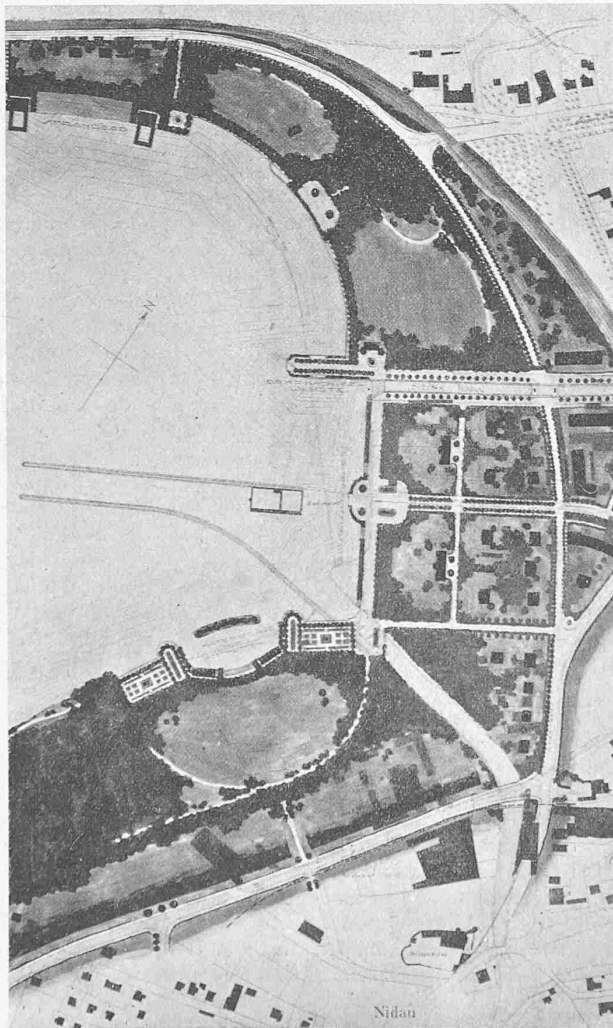
Download PDF: 17.11.2024

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

Ideen-Wettbewerb zu einem Bebauungsplan der Stadt Biel und ihrer Vorortgemeinden Nidau, Madretsch, Mett, Brügg und Port.

(Schluss von Seite 134.)

Projekt Nr. 19 „Trio“. Das Projekt nimmt im Allgemeinen auf die bestehenden Verhältnisse etwas wenig Rücksicht. Das Hauptstrassennetz ist im allgemeinen gut und klar. In der Richtung West-Ost sind auffallend viele Parallelstrassen in der Hauptwindrichtung, doch ist keine derselben als Hauptausfallstrasse gegen Solothurn genügend betont. Die Strassenführung bei der Wasserleitung nimmt auf die bestehenden Verhältnisse keine Rücksicht. Der Dufourstrasse fehlt ein architektonischer Abschluss im Osten. Bemerkenswert ist die Ersetzung der Göuffi- und Heilmannstrasse durch einen einzigen noch gut möglichen Strassenzug. Neuenburgerstrasse und Promenade am See langweilig und zu kostspielig. Die Verbindung Brügg-Seestrasse sollte auf die Nidauer Schlossbrücke gerichtet sein und in Brügg besser ausmünden. Schön durchgeführt sind die Strassenzüge Neumarktstrasse-Blumenrain-Kellersried-Brügg und Personenbahnhof Madretsch-Mettfeld-Mettthügel. Die gegenseitigen Verbindungen zwischen den Vororten sind ebenfalls gut, jedoch zu zahlreich zwischen Bözingen-Mett und Mett-Brügg. In Port sind die Strassen dem Gelände gut angepasst und richtig in Haupt- und Nebenstrassen geschieden. Die Aufstiege von Nidau und Port nach Belmund sind korrigiert, die Schleife der ersten würde besser nach Westen ausholen. Im Dorf Brügg ist mit den Hauptstrassenzügen der bestehenden Bebauung zu wenig Rechnung getragen, im übrigen sind die Strassen richtig disponiert. Zweckmässig durchgeführt ist die Aufschliessung des Madretsch-Hügels. Die Verbindung von Metthügel mit Mettfeld und der



Spezialaufgabe Seefergestaltung. — 2. Rang, Entwurf Nr. 5.
Verfasser O. Sidler, Bautechniker, Sursee. — Planausschnitt 1 : 8000.

Unterführung nach dem Dorf ist gut. Die anschliessenden Wohnstrassen sind dem Gelände gut angepasst und richtig verteilt. Das Baugebiet ob Vingelz ist nicht einbezogen. Die Verbindung der Stadt mit dem Ipsachmoos ist richtig angedeutet.

Die Biel-Meinisbergbahn ist nicht nach dem Personenbahnhof eingeführt. Das Projekt sieht viel zu viele, teils ganz unrationale Tramlinien vor. Der Marktplatz nimmt wenig Rücksicht auf bestehende Bebauung, ist aber sonst schön und reichlich dimensioniert, darf jedoch mit einem Schulhaus in der vorgeschlagenen Weise nicht kombiniert werden. In den Vororten sind keine besonderen Marktplätze vorgesehen.

Hafen- und Industriegebiete gut. Beachtenswert ist die Konzentration und Abgrenzung gegen die Wohngebiete mit Grünstreifen.

Die geschlossene Bauweise ist zu weit gegen Osten hinausgezogen. In den Vororten wird eine geschickte Kombination von geschlossenen Gebäudereihen mit Reihenhäusern vorgeschlagen. Ebenso ist im Allgemeinen in den Vororten nach guter Ausbildung der Zentren getrachtet. Die Bebauung ist in den neuen Siedlungsgebieten zu weit ausgedehnt und zu nah an die Wälder herangerückt worden.

Die Grünanlagen sind gut über das Stadt- und Vorortgebiet verteilt, besonders auch im Industriegelände. Die Biel-Schüss sollte nicht eingedeckt, sondern deren Ufer als innerer Grüngürtel ausgebildet werden. Die Sport- und Spielplätze im Champagnefeld sind an richtiger Stelle, aber zu reichlich dimensioniert. Die Rennbahn mit dem Flugplatz östlich Bözingen sehr gut gelegen, aber zu gross. Schiessanlage über dem Mettmoss zweckmässig.

Die Anregung, den Neumarkt im Norden und Süden durch öffentliche Bauten zu umrahmen, ist sehr gut; hierfür eignen sich am besten Rathaus und Theater, während die in diesem Projekt vorgesehene Lage des Rathauses nicht zweckmässig erscheint.

Das Schulhaus Madretsch ist beim Lokomotivdepot nicht zulässig, die Schule von Port richtig plaziert.

Rangfolge für den allgemeinen Bebauungsplan.

Das Preisgericht stellt einstimmig folgende Rangordnung der in engerer Wahl stehenden Projekte auf:

1. Rang: Projekt Nr. 12 „Wo der Wille, da ist ein Weg.“
2. „ : „ „ 19 „Trio“.
3. „ ex aequo: Projekt Nr. 3 „Deutsch und Welsch“.
ex aequo: „ „ 10 „Rosius“.
4. „ : Projekt Nr. 11 „Von kommenden Dingen“.
5. „ : „ „ 18 „Gesunder Fortschritt“.
6. „ : „ „ 7 „Viribus Unitis“.
7. „ : „ „ 9 „Ninive“.

Spezialaufgabe der Seefergestaltung.

In einem zweiten Rundgang werden ausgeschieden die Entwürfe Nr. 4, 8 und 11 wegen zu intensiver Ueberbauung des Strandbodens oder zu starker Veränderung der gegenwärtigen Form der Seebucht.

Die verbleibenden Projekte Nr. 3, 5, 9, 10, 12, 18 und 19 sind im Folgenden besprochen:



Gegenwärtiger Zustand der Bieler Seebucht.
Ansicht von Westen aus (nach Programm-Beilage).

Projekt Nr. 3 „Deutsch und Welsch“. Das Projekt beseitigt die Leitdämme der Zihl. Der Gedanke, das ganze Seeufer als unüberbaute Anlage auszubilden, in der Hauptaxe einen Festhauskomplex vorzusehen, ist an sich nicht abzulehnen, aber für Biel nicht zweckmässig und sehr unökonomisch. In der Anordnung ist keine Rücksicht genommen auf die Ausmündung des Schüsskanals in den See. Dampfschifflande ungenügend, Boothafen zu klein. Das Rondell und die Ueberbauung beim Erlenwäldchen sind nicht schön. Letzteres würde besser erhalten. Die Uferstrasse bei Vingelz wirkt langweilig.

Projekt Nr. 5 „Im Laufe der Entwicklung“. Unterdrückt die Leitdämme der Zihl. Das gesamte Ufer ist einzig als Parkanlage mit sehr wenig Bebauung in der Mittelpartie behandelt; letzteres ist nicht wünschbar. Am Mittelpunkt der Anlage ist die Dampfschifflande zweckmässig vorgesehen. Der Verfasser benützt geschickt die bestehende Pappelallee in der Badhausstrasse. Die grosse Badanstalt am Nordufer ermöglicht sehr gute Sonnenbad-Gelegenheit. Verständnissvoll ist die Bearbeitung der Partie beim Erlenwäldchen und des Ufers bei Vingelz.

Projekt Nr. 9 „Ninive“. Die Leitdämme sind aufgehoben. Die Anlage ist in schöner Gesamtlinie durchgeführt. Der Hafendamm am Nordufer ist zweckmässig, beeinträchtigt aber den Gesamteindruck. Die Mittelterrasse ist durch Ableiten des Schüsskanals ermöglicht worden, was jedoch unzulässig ist. Die Ueberbauung ist nur in den östlichen Partien vorgesehen und zu wenig durchstudiert. Badanstalt am Erlenwäldchen weit entfernt mit wenig Sonnenbad-Gelegenheit. Die Uferausbildung bei Vingelz dürfte ansprechender und der gegenwärtigen Form besser angepasst sein. Dem Studium der Dampfschifflande ist zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt.

Projekt Nr. 10 „Rosius“. Der Uferanlage mangelt ein grosser einheitlicher Gedanke. Die Wirkung der schön durchgeführten Quaistrasse wird durch die vorgelagerten Steindämme sehr beeinträchtigt. Die Dampfschifflande ist sehr sorgfältig studiert und praktisch angeordnet. Die Bebauung ist zu nahe an den See gerückt, teilweise gegen den Wind gerichtet und ermangelt einer grosszügigen Anordnung. Badanstalten an beiden Ufern vorläufig zu reichlich. Das bestehende Ufer bei Vingelz wäre besser belassen worden, anstatt es durch eine kleinliche Anlage zu ersetzen.

Projekt Nr. 12 „Wo der Wille, da ist ein Weg“. Die Leitdämme der Zihl sind aufgehoben. Die in schönen Linien und guten Proportionen klar projektierten Anlagen zeigen feines Verständnis für die landschaftliche Wirkung wie für die Bebauung. Dampfschifflande kombiniert mit Bootshafen gut, aber etwas zu knapp bemessen. Die Seesportanlagen bei der Ausmündung des Nidau-Büren-Kanals sind zu weit abgelegen. Die Durchführung strenger Uferlinien bis zu den Hafenabschlussmotiven bei Vingelz und am Aarekanal ist eine logische Weiterentwicklung der innern Anlage.

Projekt Nr. 18 „Gesunder Fortschritt“. Das Projekt weist keinen grossen Grundgedanken auf. Die Steindämme beeinträchtigen das Uferbild. Die Bebauung ist zu nahe an den See gerückt und zu wenig geordnet. Schifflande und Bootshafen gut, ebenso die Badanstalt am Nordufer. Die Durchführung der strengen Uferlinie bis zum Aarekanal richtig. Verständnissvoll ist die Belassung der jetzigen Uferform bei Vingelz. Die vorerst gegen den See verlegte Neuenburgerstrasse wird an der richtigen Stelle wieder ins alte Tracé geführt.

Projekt Nr. 19 „Trio“. Die Uferanlage ist in grossen Linien projektiert, wirkt aber monoton. Der Hafendamm bei der Wirtschaft

Beau-Rivage passt sich gut an die Uferlinie an: die dort vorgesehene Schifflande ist jedoch an unrichtiger Stelle und unbrauchbar. Der genannte Hafendamm führt auf den Gedanken, die Leitdämme der Zihl in ähnlicher Weise abzubiegen, falls es nicht möglich ist, sie ganz aufzuheben.

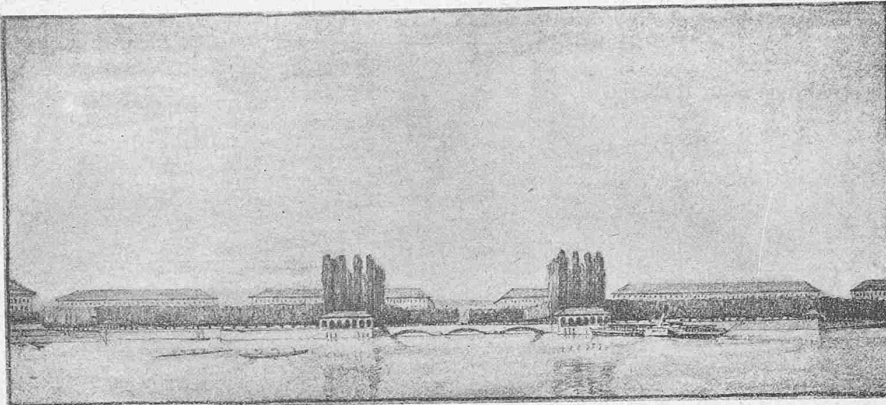
Die grosse Badanstalt ist sehr abgelegen und würde das schöne Ufer beim Erlenwäldchen beeinträchtigen. Das Ufer gegen Vingelz ist etwas langweilig behandelt und wäre sehr kostspielig. Die Bebauung ist etwas zu intensiv vorgesehen, schmiegt sich aber der ganzen Anlage gut an.

Als für die Prämiierung nicht mehr in Betracht fallend, werden noch die Entwürfe Nr. 3, 10, 18 und 19 eliminiert.

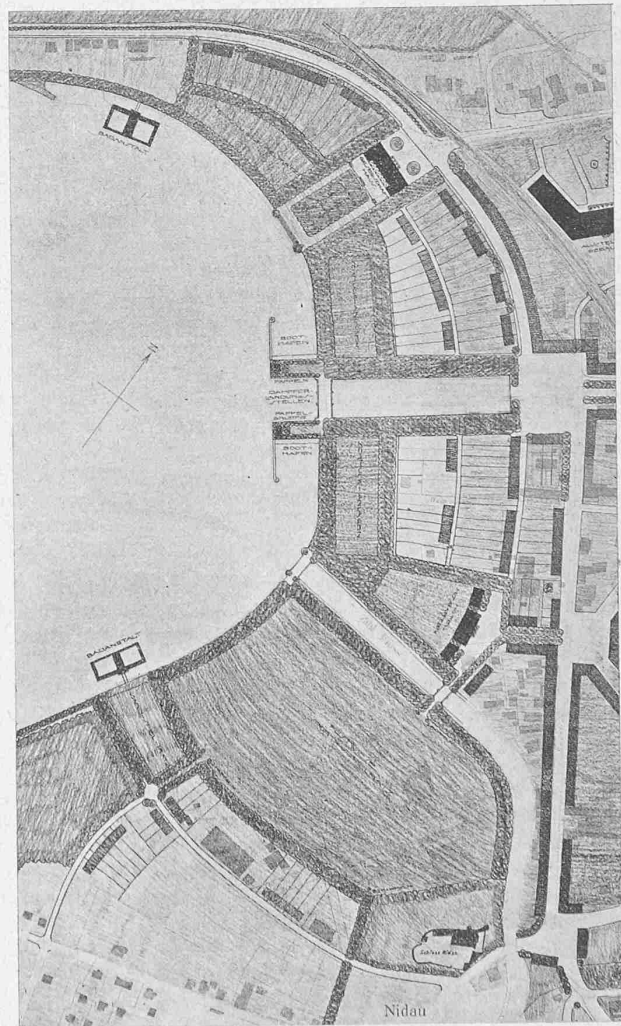
Die verbleibenden drei Projekte werden sodann in folgende

Rangordnung gestellt:

1. Rang: Nr. 12 „Wo der Wille, da ist ein Weg“ (mit Stimmenmehrheit).
2. „ : „ 5 „Im Laufe der Entwicklung“.
3. „ : „ 9 „Ninive“.



Ansicht der Schüsskanal-Ausmündung und Dampfschifflande, von S-W gesehen.



Spezialaufgabe Seeufergestaltung. — 1. Rang, Entwurf Nr. 12. Verf.: R. Keller (Baden), Karl Zöllig (Flawil), J. Wildermuth (Baden). — 1:8000.

Das Preisgericht stellt den Antrag auf Ankauf des in Projekt Nr. 17, Motto „Grundlinien“ gemachten, sehr beachtenswerten Vorschlages für die Führung der Neuenburgerstrasse. Der Verfasser dieses Projektes empfiehlt die Verlegung dieser Strasse auf die nördliche Seite des Bahntracés mit gleichzeitiger Höherlegung und überlässt die bestehende Strasse soweit nötig für die Erstellung der zweiten Spur Biel-Neuenstadt.

Drei Projekte bringen

Detailbearbeitungen für die Altstadt.

Sie werden im Folgenden besprochen.

Projekt Nr. 4 „Organisation“. Die Erweiterung des alten Rathauses zwischen Obergässli und Ring, Untergässli und Burg, ist nicht zu empfehlen, da die jetzigen Plätze und alten Bauten sehr gut wirken und erhalten werden sollen. Für ein Verwaltungs-Gebäude wäre zudem die nötige Erweiterungsmöglichkeit nicht vorhanden. Auch würde die Terraingestaltung und Platzausbildung grosse Schwierigkeiten verursachen.

Projekt Nr. 10 „Rosius“. Die vorgesehene Umbauung der Freienstrasse, Jurastrasse und Gerbergasse ist gut. Es wäre aber zu prüfen, ob nicht am Nordende des Neumarktes besser das neue Rathaus zu erstellen sei, was im Interesse der Ausbildung eines architektonischen Zentrums an der Peripherie der Altstadt wünschbar wäre. Die Südwand dieses Platzes würde zweckmässig durch den Theater-Neubau gebildet. Die geschlossene Umbauung des Neumarktes ist ein unbedingtes Erfordernis. Der Anbau an das alte Theater ist in Rücksicht auf das Gesetz betr. die Erhaltung der Kunstatertümer nicht ausführbar und wäre auch nicht zweckmässig.

Projekt Nr. 11 „Von kommenden Dingen“. Dieser Entwurf bringt für den Rathausbau und die Ausgestaltung des Neumarktplatzes eine sehr bemerkenswerte Anregung, die weiter verfolgt werden sollte.

Festsetzung der Preise.

Das Preisgericht beschliesst, die ihm für die Prämierung der besten Entwürfe zur Verfügung stehenden 15000 Fr. für die Hauptaufgabe und 5000 Fr. für die Spezialaufgaben zu verteilen.

Bei der am Schlusse der Tagung des Preisgerichtes am 29. Januar 1919 nachmittags erfolgten Eröffnung der die Namen der prämierten Entwürfe enthaltenden Umschläge ergibt sich:

A. Allgemeiner Bebauungsplan.

- I. Rang (5000 Fr.) Projekt Nr. 12. Verfasser: R. Keller, Bauverwalter in Baden; Karl Zöllig, Architekt in Flawil; Mitarbeiter: J. Wildermuth, Arch. B. S. A., Baden.
- II. Rang (3000 Fr.) Projekt Nr. 19. Verfasser: Camille Martin B. S. A., Paul Aubert et Arnold Hoechel, architectes à Genève, Puits St-Pierre.
- III. Rang ex aequo (2500 Fr.) Projekt Nr. 10. Verfasser: Arch. Moser, Schürch & von Gunten, Biel, und Ing. R. Walther, Spiez.
- III. Rang ex aequo (2500 Fr.) Projekt Nr. 3. Verfasser: Emil Altenburger, Architekt, Solothurn.
- IV. Rang (2000 Fr.) Projekt Nr. 11. Verfasser: Basler Baugesellschaft, Basel, Arch. Hans Bernoulli B. S. A.; Jos. Englert, Ing. B. Seeufergestaltung.
- I. Rang (1200 Fr.) Projekt Nr. 12. Verfasser: R. Keller, Bauverwalter in Baden; Karl Zöllig, Architekt, Flawil. Mitarbeiter: J. Wildermuth, Arch. B. S. A., Baden.

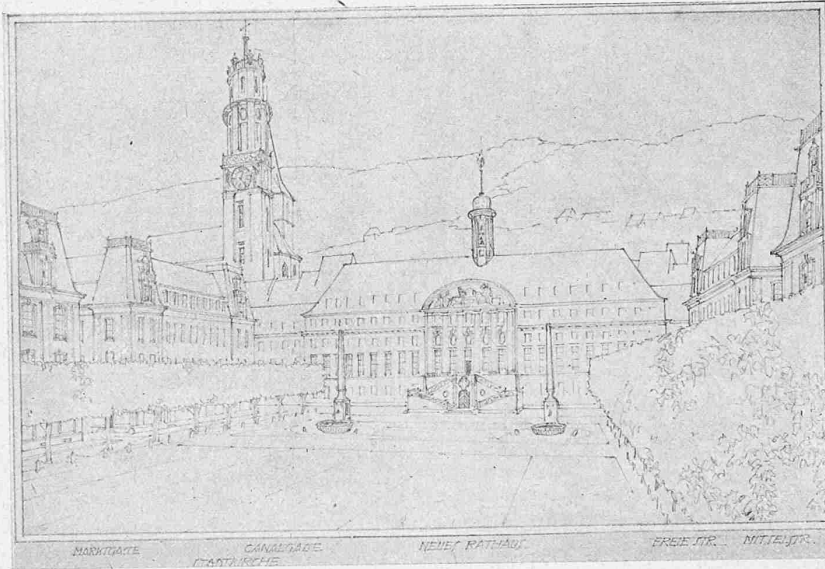
II. Rang (1000 Fr.): Projekt Nr. 5. Verfasser: O. Sidler, Bautechn., Sursee.

III. Rang (800 Fr.): Projekt Nr. 9. Verfasser: Saager & Frey, Architekten, Biel.

C. Bahnhofareal.

- I. Rang ex aequo (800 Fr.) Projekt Nr. 10. Verfasser: Arch. Moser, Schürch & von Gunten, Biel, und Ing. R. Walther, Spiez.
- I. Rang ex aequo (800 Fr.) Projekt Nr. 12. Verfasser: R. Keller, Bauverwalter, Baden; Karl Zöllig, Arch., Flawil. Mitarbeiter: J. Wildermuth, Arch. B. S. A., Baden.
- II. Rang (400 Fr.): Projekt Nr. 18. Verfasser: Arch. Vifian & von Moos, Luzern und Interlaken.

Bebauungsplan-Wettbewerb Biel. — Detail-Bearbeitungen.



Entwurf Nr. 11. Vorschlag für den Ausbau des Neumarktplatzes. — Architekt H. Bernoulli, Basel.

Allgemeine Ergebnisse:

Das Preisgericht kann mit Freude konstatieren, dass im allgemeinen das Ergebnis des Wettbewerbes als sehr befriedigend bezeichnet werden darf. Die prämierten Entwürfe enthalten die Grundlagen, auf denen die technischen Organe der Stadtverwaltung nun den definitiven Bebauungsplan ausarbeiten und eine den neuzeitlichen Forderungen des Städtebaues entsprechende Bauordnung aufstellen können; insbesondere soll der Wettbewerb auch als Rückhalt dienen für diese Arbeiten. Die allgemeinen Ergebnisse des Wettbewerbes in Bezug auf die Ausgestaltung des

Hauptverkehrsnetzes, die Ausscheidung der Gebiete für Schwerindustrie, die Plazierung der Häfen und die Führung der Grünzüge sind bereits in den vorstehenden Richtlinien niedergelegt.

Zu ihrem eigenen Vorteil und im Interesse der Allgemeinheit wählen die gegenwärtig noch im Stadttinnern liegenden Industrie-Etablissements für künftige Erweiterungsanlagen die neuen, mit gutem Hafen-, Bahn- und Strassenanschluss zu versehenen Gebiete für Schwerindustrie.

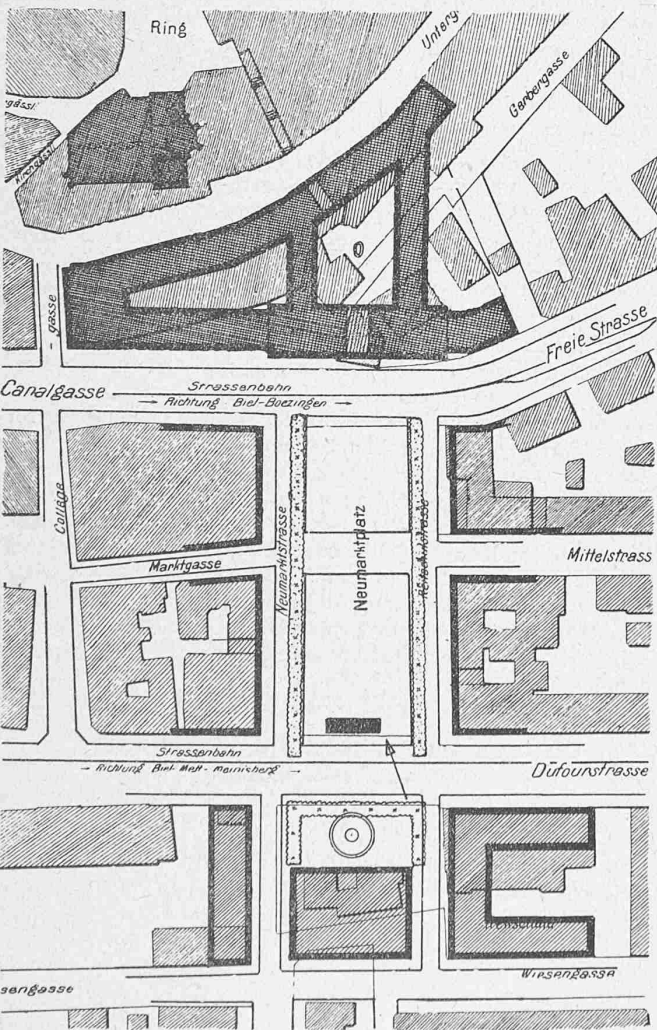
Das Preisgericht muss seinem lebhaften Bedauern Ausdruck geben, dass es nicht möglich war, die in Ausführung begriffene Bahnhof-Umgestaltung als wichtigstes Verkehrsproblem in diesem Wettbewerb mitzubehandeln, es hätten sich zweifellos glücklichere und schönere Lösungen ergeben, welche den Zusammenhang zwischen der Stadt und dem See nicht in so brutaler Weise durchschnitten hätten, wie es nun durch die neuen Bahnanlagen geschieht. Die ganz ungenügende Breitenabmessung der Unterführungen verschiedener Hauptstrassen zeigt ferner, wie wenig Verständnis die S. B. B. als grösstes Verkehrsinstitut dem Bedürfnis des übrigen Verkehrs entgegenbringen.

Gute Ideen und brauchbare Vorschläge hat der Wettbewerb ebenfalls gezeitigt bezüglich der Regelung der Bebauung. Die grosse Mehrzahl der Bewerber empfiehlt eine energische Förderung des Flachbaues. Sehr beachtenswerte, eingehend studierte Vorschläge bringen in dieser Hinsicht die Projekte Nr. 11 und 12. Wertvoll sind die im Erläuterungsbericht zu Entwurf Nr. 11 angegebenen „Gesichtspunkte zur Aufstellung einer neuen Bauordnung“. In der Erkenntnis, dass die bisher üblichen Bezeichnungen „geschlossene und offene Bebauung“ leicht zur Verwirrung Anlass geben, macht der Verfasser von Projekt Nr. 12 folgerichtig den Vorschlag, künftig nach „Hochbauzonen mit drei- und mehrgeschossiger Bebauung und nach Flachbauzonen mit ein- und zweigeschossiger Bauweise“ zu unterscheiden. Die offene Bauweise soll für eigentliche Landhausviertel reserviert bleiben. Es ist sehr zu wünschen, dass diese neue Zonenbezeichnung im Bebauungsplan und in der Bauordnung aufgenommen wird.

Den Hauptanschluss des Rebberges an die Stadt suchen die meisten Bewerber beim Postplatz, in der Verlängerung der Zentralstrasse, was vom Preisgericht als unbedingt richtig anerkannt wird. Auf diese Weise ist eine gute Entlastung der Nidaugasse möglich. Als weiteren sehr günstigen Anschlusspunkt empfehlen die Projekte Nr. 2, 3 und 12 die Strassengabelung beim Bellevue in der Jura-Vorstadt; insbesondere erscheint die Ausbildung des korrigierten Rosenheimweges zu einer neuen Aufstiegstrasse, wie in den Entwürfen Nr. 2 und 3 dargestellt, sehr zweckmässig und leicht durchführbar. Für die Revision des bestehenden Rebberg-Alignements-Planes empfiehlt das Preisgericht, zwischen Aufstiegstrassen und horizontalen Wohnstrassen möglichst klar zu unterscheiden, welches System in manchen Wettbewerbs-Entwürfen angestrebt und durchgeführt ist.

Durch Vermeidung jeglichen Durchgangsverkehrs in der Altstadt ist es möglich, deren jetzigen Charakter zu bewahren. Zu einem wünschbaren Bindeglied zwischen der Altstadt und den neueren Quartieren lässt sich der Neumarktplatz als neues Zentrum ausgestalten, welcher Vorschlag besonders in Projekt Nr. 11 mit feinem Empfinden zur Darstellung gebracht ist. Das Preisgericht empfiehlt, der architektonischen Ausbildung dieses Platzes grosse Aufmerksamkeit zu schenken und ist der Ansicht, dass sich die Nord- und Südwest des Platzes vortrefflich zur Aufstellung von bedeutenden öffentlichen Gebäuden, wie Rathaus und Theater, eignen.

Auf die Frage der Seeufergestaltung gibt der Wettbewerb die einmütige Antwort, dass aller Hauptverkehr vom Seeufer fernzuhalten sei. Die Neuenburgerstrasse ist entweder an jetziger Stelle zu belassen, oder noch zweckmässiger wird sie bergwärts auf die Nordseite der Bahn verlegt, wodurch zugleich das Baugelände von Vingelz erschlossen werden kann. Diese letztere Lösung ist in Projekt Nr. 17 angedeutet und wird dem weitem Studium empfohlen.



Entwurf Nr. 11. Neumarkt-Platzgestaltung nach Vorschlag H. Bernoulli. — 1:2000.

Das Preisgericht ist der Ansicht, dass eine Bebauung des heutigen Strandbodens in beschränkter Masse wünschbar ist, wenn die Quaianlagen durch weitere Auffüllungen seewärts hinausgerückt werden. Das linke Seeufer mit seinen charakteristischen Baumbeständen soll möglichst erhalten bleiben und der Allgemeinheit durch einen nach und nach durchzuführenden Uferweg zurückgegeben werden. Die Beschränkung der formalen Uferausbildung auf die innere Seebucht ist in Projekt Nr. 5 sehr schön angedeutet, besonders gut gelungen ist der Uebergang vom Formalen in die Landschaft. Was die architektonische Ausbildung anbetrifft, so ist eher Projekt Nr. 12 mit seinen klaren und ruhigen Linien als Vorbild zu empfehlen. Die Frage der Entfernung der langen und unschönen Leitdämme der Zihl bedarf noch eines nähern Studiums.

Das Preisgericht

Der Vorsitzende: Gemeinderat *Leuenberger*, Bauvorsteher, Biel.
Die Mitglieder: Arch. *J. A. Arter*, Stadtbaumeister *H. Huser*, Arch. *Alph. Laverrière*, Stadtbaumeister *M. Müller*, Ing. *Ed. Riggenbach*, Stadtgeometer *F. Villars*. Der Sekretär: *A. Bodmer*, Adjunkt.

Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft.

Von Oberingenieur *Walter Morf* in Zürich, gewesener Bauleiter der Amanus-Gebirgstrecke der Bagdadbahn.

(Schluss von Seite 139.)

Als dann durch das ständige Drängen der Militär-Behörden auf rascheste Fertigstellung der Bahn und mangels genügender eigener Arbeiter militärische Hilfe verlangt werden musste, traten mit der Ueberweisung zahlreicher türkischer Arbeiterbataillone und von etwa 4000 Kriegsgefangenen neue erschwerende Momente in der Versorgung und Ernährung ein. Die Zahl der beschäftigten Leute stieg z. B. auf der Amanus-Abteilung auf 12,000 Köpfe, zu denen noch einige tausend Familienangehörige hinzukamen, und es mussten weitgehende wirtschaftliche Massnahmen getroffen werden, die in ihrer finanziellen Ausdehnung den Baubetrieb weit überholten. Die Einkaufskosten einer Mannestagesration betragen Ende 1917 zehn Franken, jene einer Pferderation zwölf Franken.

In rascher Folge wurden grosse Magazine mit Silo-Vorrichtungen für Getreide und Hülsenfrüchte errichtet, um wenigstens einen dreimonatlichen Vorrat unterbringen zu können, da während der winterlichen Regen- und Schnee-Periode oft wochenlang jeder Säumer- und Wagenverkehr in die abgelegenen Produktionsgegenden unmöglich wurde. Eine Dampfmühle mit allen zugehörigen Nebenapparaten wie Getreidesichter, Waschmaschinen, Schrotmühle mit einer Leistungsfähigkeit von 10 000 kg täglich wurde in Konstantinopel gekauft, abgebrochen und auf der Baustrecke neben dem Getreidehauptlager wieder aufgestellt. Sechs Bäckereien, jede mit mehreren Oefen mit einer Gesamttagesleistung von 10 000 kg, lieferten das Brot. Mehrere Schlächtereien, in denen insgesamt täglich 25 bis 40 Stück Grossvieh geschlachtet wurden, sorgten für die Fleischversorgung. Vorkehrungen für Abfall-Verwertung, Häute-Konservierung und -Trocknung und eine Unschlitt-Siederei ermöglichten eine restlose Ausnützung der Schlächtereien. Der grosse Viehbestand, der durchschnittlich 1000 Stück Gross- und ebensoviel Kleinvieh zählte, diente der Milchversorgung sowie als Schlacht- und Nutztviehreserve. Eine eigene Schusterei erzeugte einen wesentlichen Teil des Schuhbedarfes und besorgte die Reparaturen.

Als Notreserve für Lieferungsausfälle, sowie um für die grossen Viehbestände stets ausreichende Beschäftigungsmöglichkeiten zu haben, wurden grosse brachliegende Flächen mit Getreide und Hülsenfrüchten bepflanzt. Ausserdem wurden auch die Arbeiter und Beamten angehalten, die ihnen bei den Wohnhäusern angelegten Gärten und Pflanzplätze anzubauen. Samen und Gemüsestecklinge wurden von der Gesellschaft beigestellt. Das Vorgehen wurde von ihnen freudig angenommen und gab auch den Ansiedlungen ein freundliches Gepräge. Es war ein wohlgelungener Versuch auf dem Gebiete industrieller Landwirtschaft.