

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

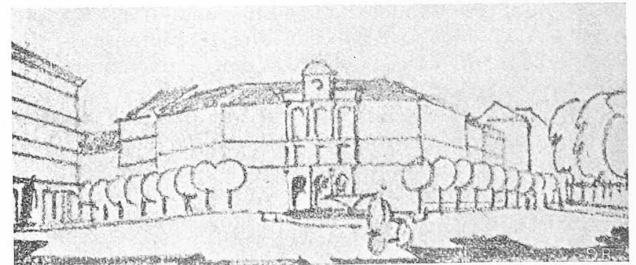
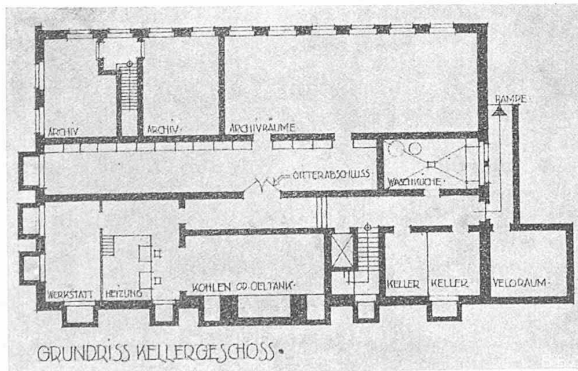
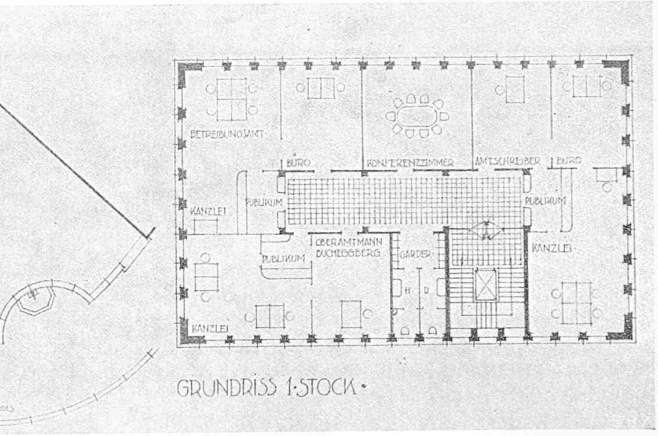
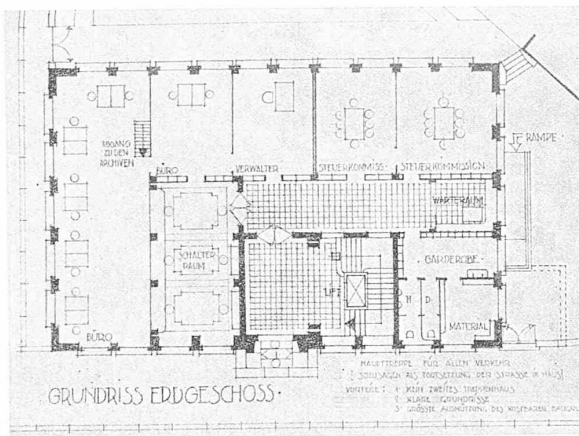
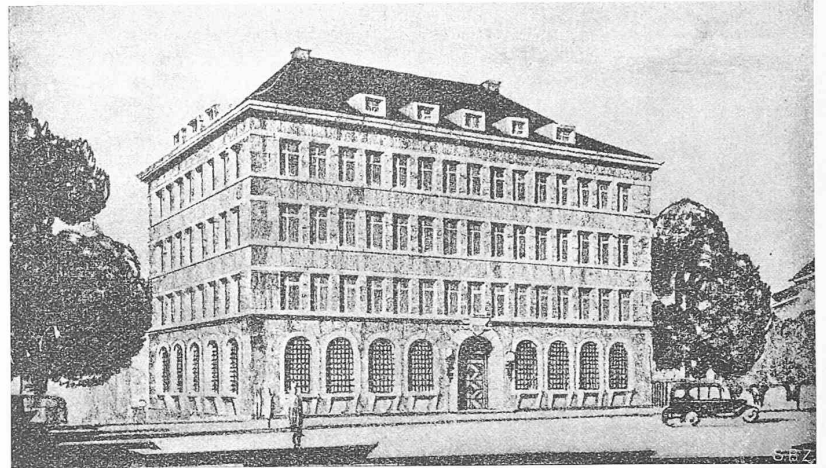
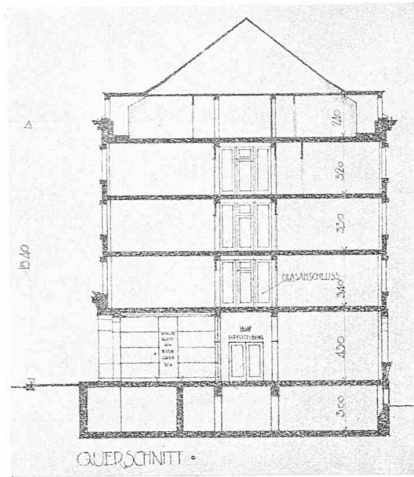
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

WETTBEWERB FÜR EIN VERWALTUNGSGEBÄUDE DER KANTONALBANK IN SOLOTHURN.

I. Preis (3500 Fr.), Entwurf Nr. 41. — Verfasser Arch. E. Bützberger, Mitarbeiter Arch. H. Anliker, Burgdorf.



Platzbild gegen Westen, links der Kantonalbank-Neubau.
Oben: Ansicht des Neubaus aus Nordost.
Grundrisse und Schnitt 1 : 400.

Alle diese in den ersten vier Etappen auszuführenden Arbeiten, mit Ausnahme der kreuzungsfreien Einführung der Liniengeleise, haben keinen Einfluss auf die Frage: Kopf- oder Durchgangsbahn; sie bleiben sich in beiden Fällen vollkommen gleich. Angesichts der gegenwärtig abnormal intensiven Entwicklung der Stadt Zürich einerseits und des gesamten Verkehrswesen andererseits ist es sehr vorteilhaft, dass die endgültige Entscheidung hierüber heute, in Unkenntnis der dannzumaligen Bedürfnisse, noch nicht erfolgen muss.

Nach dieser einleitenden Uebersicht werden in den nächsten Nummern die einzelnen Bauobjekte, wie Geleise- und Bahnsteig-Anlagen, Lokomotiv-Remise, Postdienstgebäude u. a. m. nacheinander zu eingehender Darstellung gelangen. (Forts. folgt.)

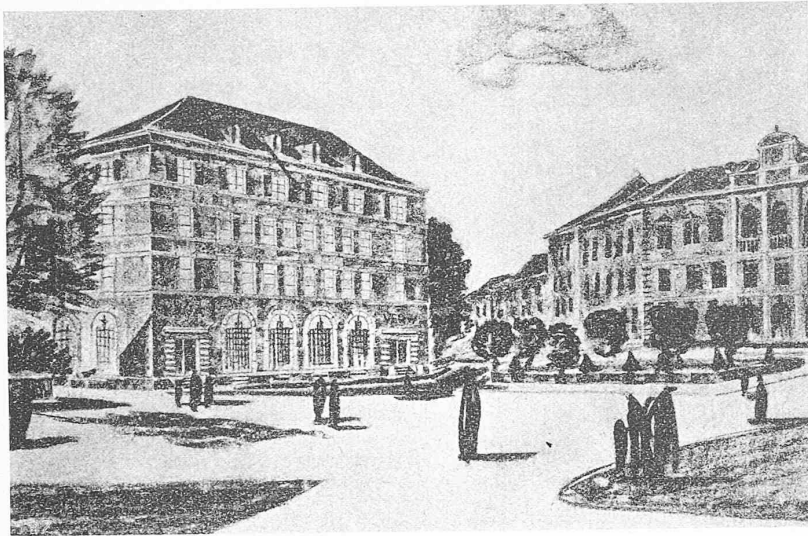
Wettbewerb für ein Verwaltungsgebäude der Kantonalbank in Solothurn.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

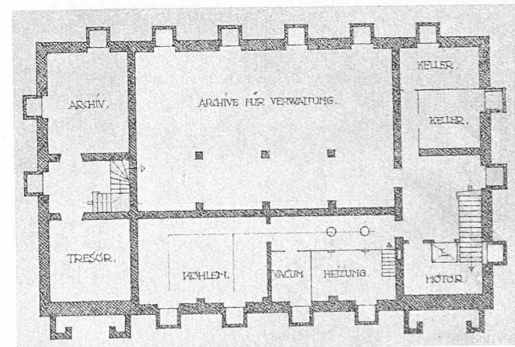
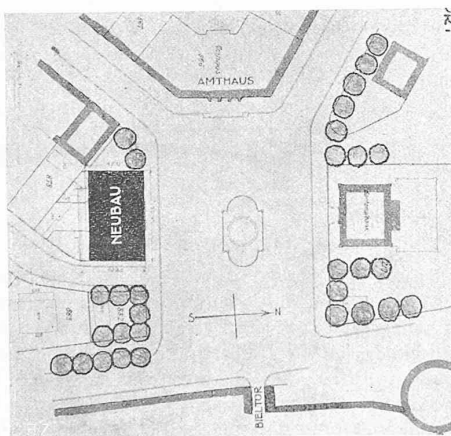
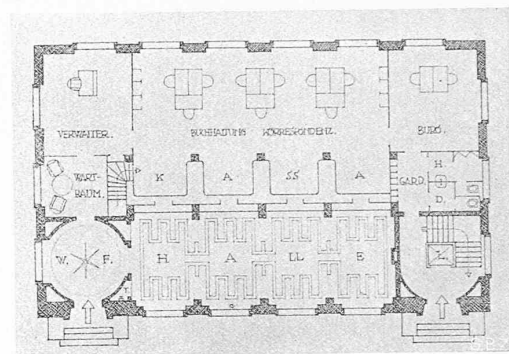
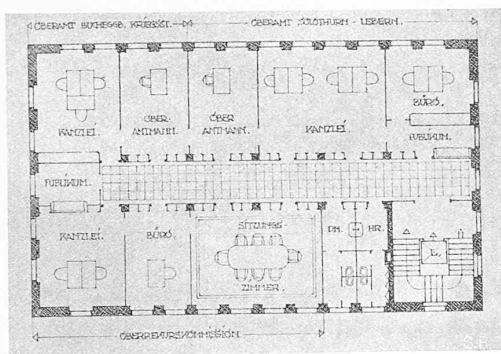
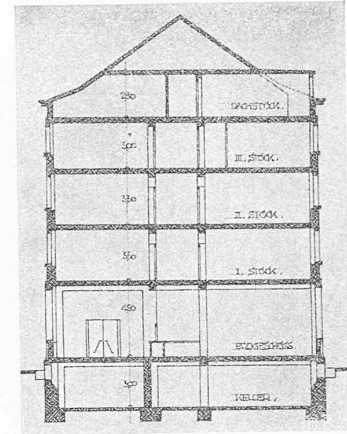
Das Preisgericht versammelte sich am 25., 26. und 30. November 1929 zur Beurteilung der 76 Entwürfe, die im Saale des Restaurant National in Solothurn übersichtlich ausgestellt waren. Für die zeitweise an den Sitzungen verhinderten Herren Hermann Obrecht und Regierungsrat Ferdinand von Arx funktionierte als Ersatzmann Stadtbaumeister F. Hiller aus Bern.

Die Vorprüfung der Projekte besorgten Kantonsbaumeister Hüster und Adjunkt Kölliker. Sie ergab, dass alle 76 Projekte rechtzeitig und vollständig eingegangen sind.

Das Preisgericht begab sich zuerst zu einer Besichtigung der bisherigen Räumlichkeiten im Amthaus und auf den Bauplatz. Nach dieser Besichtigung erfolgte eine allgemeine Orientierung an Hand



II. Preis (3200 Fr.). — Entwurf Nr. 42.
Arch. Fritz v. Niederhäusern, Olten.



Oben: Ansicht aus Nordosten.
Links: Lageplan 1 : 2000. — Grundrisse und Schnitt 1 : 400.

der Projekte, an die sich der *erste Rundgang* anschloss, in dem wegen allgemeinen Ungenügens 46 Projekte ausgeschieden wurden.

In einem *zweiten Rundgang* kamen weitere 19 Projekte in Wegfall, sodass für den dritten Rundgang die nachstehend beschriebenen zwölf Projekte verblieben. [Wir beschränken uns wie gewohnt auf die Wiedergabe und Beurteilung der hier zur Darstellung gebrachten Entwürfe. Red.]

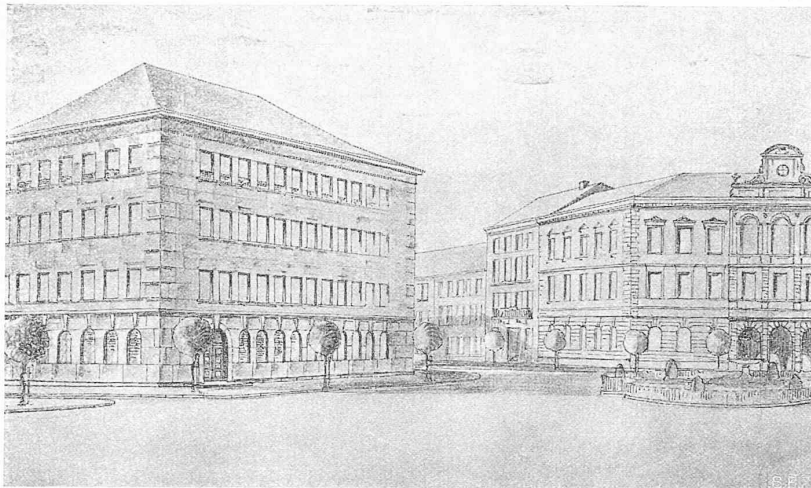
Entwurf Nr. 41: „Durch Haupttreppe zur Klarheit“. Die vorgeschlagene Anordnung des Treppenhauses ermöglicht in allen Stockwerken eine zweckmässige Aufteilung des Grundrisses. Der Konferenzsaal sollte an Stelle der Räume für die Steuerkommission nach dem Erdgeschoss verlegt werden. Die Fassaden weisen die selben guten Qualitäten auf wie die Grundrisse.

Entwurf Nr. 42: „Bieltor D“. Die Grundrisse sind im allgemeinen schön und klar durchgebildet, doch wirkt sich die geringe Tiefe des Gebäudes in Platzmangel aus, was den Wert des Projektes

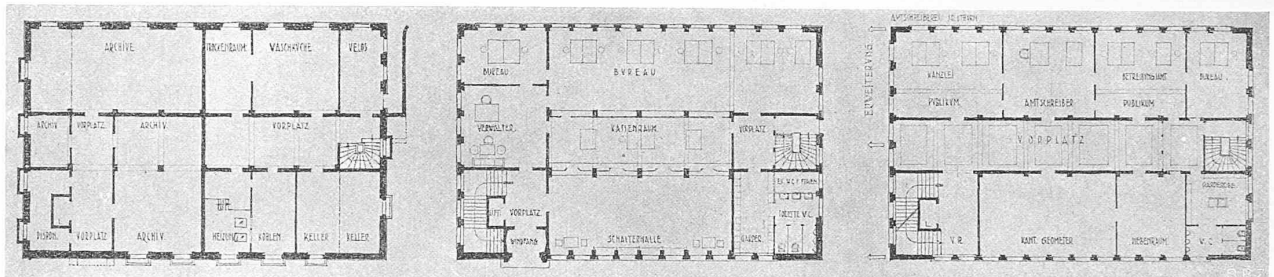
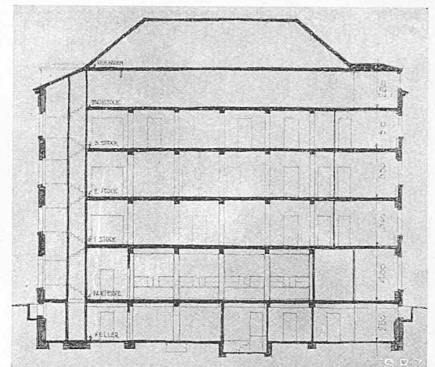
herabdrückt. Die Bureaux des Kantonsgeometers gehören nicht in das dritte Stockwerk. Der Wohnungsgrundriss befriedigt nicht. Inbezug auf die Fassaden stellt das Projekt eine bemerkenswerte Leistung dar.

Entwurf Nr. 22: „Zeppelin“. Die Grundrisse sind im allgemeinen klar und übersichtlich. Zu wünschen wäre die Verlegung des Konferenzzimmers in das Erdgeschoss gemäss Variante. Wie die verlangten Räume auf die vier Stockwerke verteilt wurden, kann als sehr zweckmässig bezeichnet werden. Auch kann ein besonderes Treppenhaus für die Wohnungen in der vorgeschlagenen Anordnung akzeptiert werden. Die Anordnung der Rundbogenfenster im Erdgeschoss ist kleinlich und unzuweckmässig. Der Vorschlag für die veränderte Platzgestaltung liegt nicht im Rahmen der Aufgabe.

Entwurf Nr. 57: „V. K. S.“. Das Projekt kann hinsichtlich der Grundrisse als brauchbarer Vorschlag bewertet werden. Zu begrüssen ist die Lage des schön dimensionierten Konferenzzimmers im Erdgeschoss neben dem Vestibule. Durch Öffnen der Treppenhauswand



III. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 22.
Arch. Otto Sperisen, Solothurn, und
Arch. Anton Higi, Zürich.



Ansicht aus Nordosten (rechts das Amthaus). — Grundrisse und Schnitt 1 : 500.

könnten die Korridore der Obergeschosse noch besser beleuchtet werden. Die beiden Wohnungen sind vorzüglich disponiert. Die Durchbildung der Fassaden zeigt nicht die gute Qualität der Grundrisse.

Entwurf Nr. 35: „Amthaus 2“. Die Grundrisse weisen gute Qualitäten auf. Durch die Anordnung des Einganges und des Treppenhauses in der Mittelaxe des Gebäudes hingegen wird die Entwicklungsmöglichkeit der Ersparniskasse unterbunden. Die Lage des Treppenhauses und der Aborte nach Süden ist unrationell. Die Orientierung der Wohnungen ist zu beanstanden. In den oberen Stockwerken wären vermehrte Fensterflächen wünschbar.

*

Die eingehende und vergleichende Abwägung der 12 verbleibenden Projekte führte zur Hervorhebung der Projekte Nr. 22, 32, 41, 42 und 57 mit folgender Rangordnung und Preisabstufung:

- I. Preis, Projekt Nr. 41: 3500 Fr.
- II. „ „ „ 42: 3200 „
- III. „ „ „ 22: 2500 „
- IV. „ „ „ 57: 1600 „
- V. „ „ „ 32: 1200 „

Das Preisgericht empfiehlt der ausschreibenden Behörde, den Verfasser des mit dem ersten Preise ausgezeichneten Projektes mit der Weiterbearbeitung der Aufgabe zu betrauen, wobei folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen wären: 1. Es soll die Bautiefe von 17,15 m durchwegs ausgenützt werden. 2. Im Erdgeschoss sollen ausschliesslich die Räume für die Ersparniskasse und das grössere Konferenzzimmer untergebracht werden. 3. Von den Wohnungen soll die eine nach Osten, die andere nach Westen orientiert sein.

Die Eröffnung der Namenscouvert ergab folgende Verfasser:

- I. Preis: Nr. 41 (3500 Fr.) E. Bützberger, Architekt in Burgdorf. Mitarbeiter: H. Anliker, Architekt in Burgdorf.
- II. Preis: Nr. 42 (3200 Fr.) Fritz von Niederhäusern, Architekt in Olten.
- III. Preis: Nr. 22 (2500 Fr.) Otto Sperisen, Architekt in Solothurn, Anton Higi, Architekt in Zürich.
- IV. Preis: Nr. 57 (1600 Fr.) Walter Meyer, Architekt, von Solothurn, in Zürich.
- 5. Rang: Nr. 32 (ohne Geldpreis) Otto Sperisen, Architekt in Solothurn, Anton Higi, Architekt in Zürich.

Da nach den Wettbewerbsgrundsätzen des S. I. A. ein Bewerber nur einmal prämiert werden darf, beschliesst das Preisgericht, Projekt Nr. 35 Motto „Amthaus 2“ in den 6. Rang zu stellen und mit dem V. Preis zu berücksichtigen.

Als Verfasser dieses Projektes stellt sich heraus:

6. Rang (V. Preis, 1200 Fr.): W. Adam, Architekt in Solothurn. Solothurn, den 30. November 1929.

Das Preisgericht:

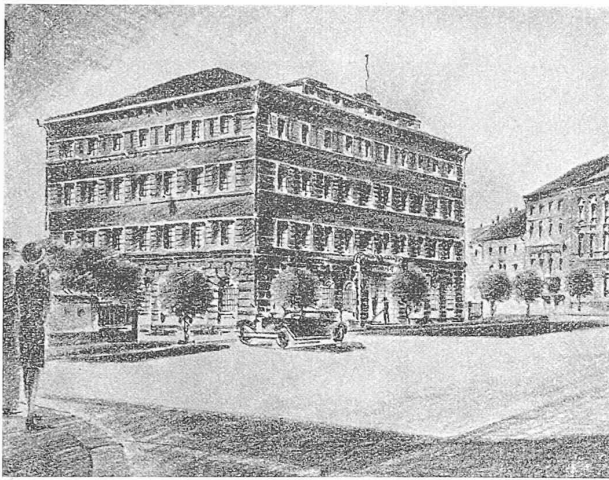
- Hermann Obrecht, Ferd. von Arx,
- Dr. Affolter, Fr. Saager, K. Indermühle,
- E. Schlatter, A. Widmer, F. Hiller.

Neue Normen im deutschen Brückenbau.

Nachdem die DIN-Normalblätter 1071 und 1072 über Abmessungen und Belastungsannahmen durch die Berechnungsgrundlagen eiserner Strassenbrücken (DIN 1073) ergänzt, und alle zuständigen Behörden, einschliesslich der Deutschen Reichsbahn, die Normen amtlich eingeführt haben, sind nunmehr für das ganze Deutsche Reich die bezügl. Grundlagen einstweilen für die eisernen Strassenbrücken vereinheitlicht. In den „V. D. I.-Nachrichten“ vom 18. Dezember 1929 berichtet Reg.-Baurat Widler (Berlin) über den Stand der Angelegenheit u. a. was folgt.

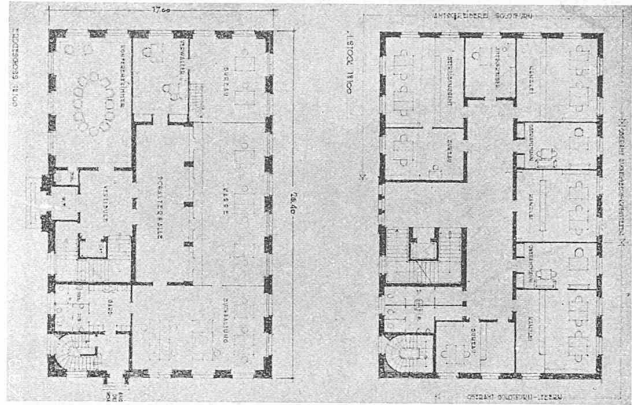
Die schnelle Entwicklung des Kraftwagenverkehrs machte es im Jahre 1927, etwa vier Jahre nach der ersten Festsetzung der Breitenabmessungen für Strassenbrücken (DIN 1071), erforderlich, für Strassen mit erheblichem Kraftwagen-, insbesondere Lastkraftwagenverkehr zwei neue Normen für zweispurige Brücken mit 6 m Fahrbahnbreite festzulegen, da beim Begegnen schnellfahrender Kraftfahrzeuge auf den Brücken ein grösserer Abstand der Fahrzeuge erwünscht ist, als ihn die ursprünglich festgelegte Fahrbahnbreite von 5,2 m gestattete.

Wenn die von der Automobilindustrie seit längerer Zeit aus verschiedenen Gründen erstrebten schwereren Lastkraftwagen zugelassen werden, wird es erforderlich, auch die in DIN 1072 festgelegten Belastungsannahmen daraufhin nachzuprüfen, ob sie auch den Einfluss dieser schwereren Lasten noch hinreichend decken. Nach vorläufigen Untersuchungen (vergl. „Bauingenieur“ Nr. 39/1929) scheint dies bei allen Brückenteilen ausser bei Querträgern mit



Ansicht aus Nordosten.

IV. Preis (1600 Fr.), Entwurf Nr. 57.
Arch. Walter Meyer, von Solothurn, in Zürich.



Grundrisse 1 : 500.

Abständen unter 4 m im allgemeinen der Fall zu sein. Endgültig kann dies jedoch erst festgestellt werden, wenn die zulässige Gewichtserhöhung der Lastkraftwagen amtlich festgesetzt ist. Bis dahin muss eine Aenderung des Normalblattes 1072 vorbehalten bleiben.

Noch wenig geklärt ist die Berücksichtigung der dynamischen Einflüsse der Fahrzeuge auf die Brücken. In allen bisherigen Berechnungsgrundlagen und Entwürfen hierzu sind diese Einflüsse mehr gefühlsmässig durch Einführen von Stosszahlen berücksichtigt worden. Grössere Klarheit kann erst die zur Zeit in lebhafter Entwicklung begriffene systematische Erforschung der dynamischen Verhältnisse an Brücken bringen, die insbesondere von der Deutschen Reichsbahn lebhaft gefördert wird. Die hinreichende Klärung dieser Frage wird jedoch noch einer geraumen Zeit bedürfen.

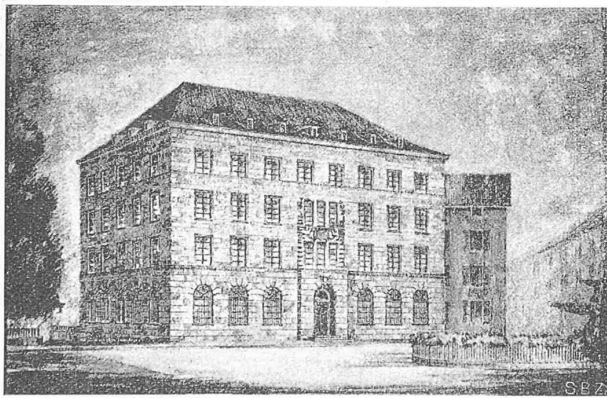
Inzwischen haben Unterausschüsse des Ausschusses für Strassenbrücken drei weitere Normblätter im Entwurf bearbeitet, und zwar Berechnungsgrundlagen für massive Brücken (DIN 1075), Berechnungs- und Entwurfsgrundlagen für hölzerne Brücken (DIN 1074) und Grundlagen für Ueberwachung und Prüfung eiserner Strassenbrücken (DIN 1076). Die Berechnungsgrundlagen für massive Brücken sind in enger Zusammenarbeit mit einem Unterausschuss

des Deutschen Ausschusses für Eisenbeton entworfen. Sie legen für Eisenbeton- und Betonbrücken die Bestimmungen dieses Ausschusses (DIN 1044, 1045, 1047 und 1048) insbesondere hinsichtlich der konstruktiven Ausbildung zu Grunde und treffen für die Brücken nur insoweit neue Festsetzungen, als die Verhältnisse des Brückenbaues einer von dem übrigen Eisenbeton- und Betonbau abweichenden Regelung bedürfen. Ausserdem enthalten sie Festsetzungen für die Berechnung von Brücken, Pfeilern und Widerlagern aus Mauerwerk. Die Berechnungsgrundlagen werden damit eine schon lange empfundene Lücke schliessen. Die vielen, bei der ersten Veröffentlichung des Entwurfs eingegangenen Ergänzungs- und Abänderungsvorschläge beweisen das lebhafte Interesse, das man diesen Bestimmungen in den beteiligten Kreisen entgegenbringt. Abweichend von den bisher vom Ausschuss für Strassenbrücken aufgestellten Normen behandeln die Berechnungsgrundlagen für massive Brücken ausser Brücken unter Strassen und Strassenbahnen auch solche unter Klein- und Industriebahnen. Sie sind weiter mit Zustimmung der zuständigen Stelle der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auch auf Brücken unter Geleisen des allgemeinen Verkehrs ausgedehnt worden, da hierfür bisher auch bei der Reichsbahn keine besondern Vorschriften bestanden.

Auch in dem Entwurf der Berechnungs- und Entwurfsgrundlagen für hölzerne Brücken (DIN 1074) hat man die Beschränkung auf Strassenbrücken fallen lassen. Dieses Normblatt soll auch für hölzerne Brücken unter Strassen-, Lokal-, Industrie- und Rollbahnen und für hölzerne Lehrgerüste und Schalungsunterstützungen unter allen massiven Brücken, mit Ausnahme jener unter Reichsbahngleisen, gelten. Für diese und für hölzerne Brücken unter Reichsbahngleisen bestehen bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die vorläufigen Bestimmungen für Holztragwerke (BH); es wäre erwünscht, wenn die beiden Vorschriften später in Uebereinstimmung miteinander gebracht würden.

Ebenso wichtig wie die mit den bisher behandelten Normblättern erstrebte sachgemässe Ausbildung und ausreichende Bemessung der Brücken ist ihre gute und zuverlässige Ueberwachung und Unterhaltung. Diesem Zweck soll das Normblatt „Ueberwachung und Prüfung eiserner Strassenbrücken“ dienen, indem es Grundlagen für das Anlegen und den Inhalt der für die Ueberwachung erforderlichen Brückenverzeichnisse, -Akten und -Bücher gibt, auf die bei den ständigen und einmaligen Prüfungen zu beachtenden Umstände hinweist und Vorschläge für die zweckmässige Durchführung der Brückenprüfungen macht. Zur Erleichterung der Arbeit sind Muster für solche Verzeichnisse und Brückenbücher beigegeben.

Die drei letztgenannten Normblätter (DIN 1074 bis 1076) sind noch nicht endgültig; sie sind aber schon zur öffentlichen Kritik gestellt. Die Berechnungsgrundlagen für massive Brücken werden



V. Preis (1200 Fr.), Entwurf Nr. 35. — Arch. W. Adam, Solothurn. — Nordost-Ansicht, Grundrisse 1 : 500.

