

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69 (1951)**

Heft 26

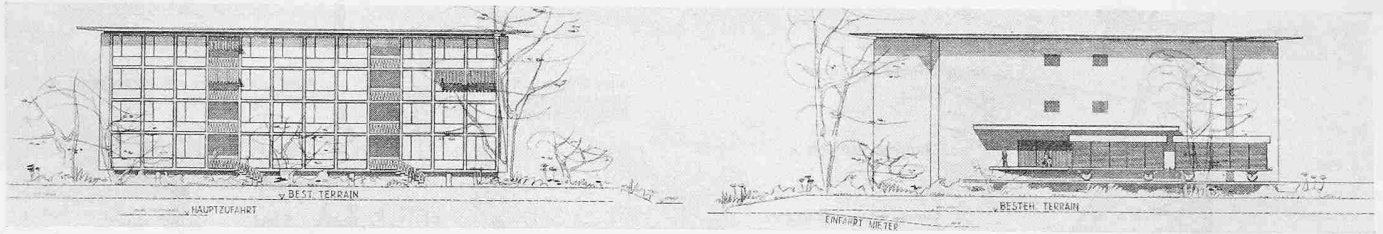
PDF erstellt am: **08.08.2024**

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

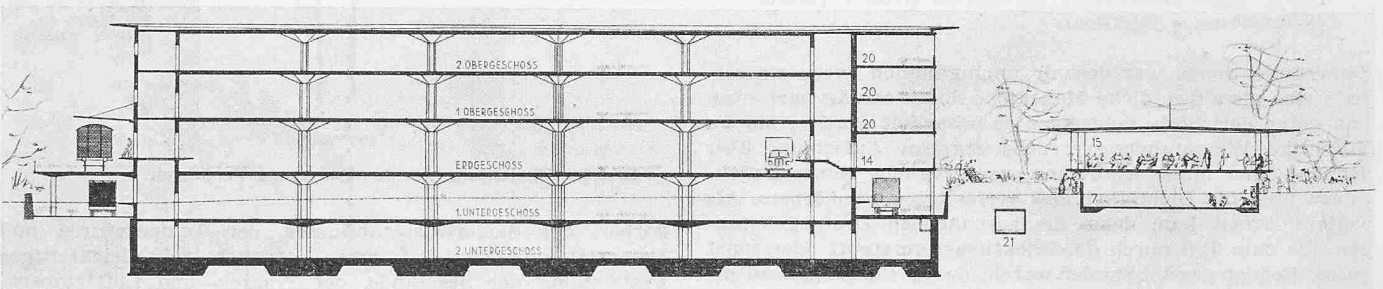
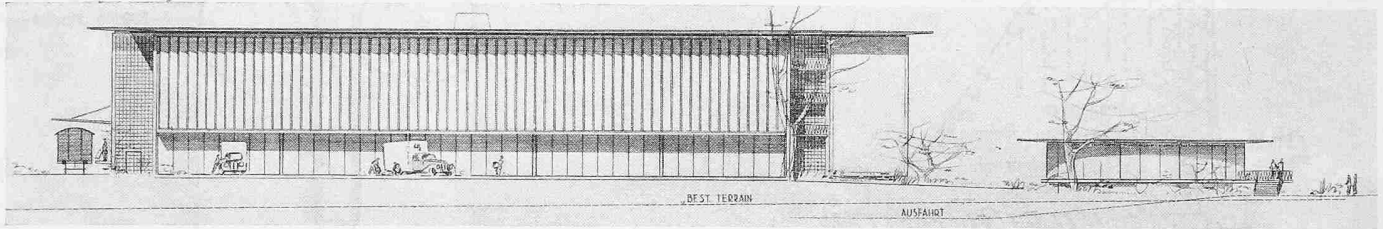
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Südostfassade

Masstab 1 : 600

Nordwestfassade



Südwestfassade und Längsschnitt 1 : 600

an Messinstrumenten jeder Art, die nach sorgfältig studiertem Plan einzubauen sind, nicht gespart werden sollte. Für Deformationsbestimmungen würde an Stelle des hier angewandten Triangulationsverfahrens die Verwendung von Pendelloten in Vertikalschächten vorgezogen. E. St.

Legende zu den Schnitten und den Grundrissen auf S. 365 :

- | | | |
|-----------------|-----------------------------------|--------------------|
| 1 Lagerraum | 9 100 Velos | 16 Küche |
| 2 Drehscheibe | 10 Garage f. 60 Autos | 17 Ersatzteillager |
| 3 Warenlift | 11 Zusätzliche Lade-
rampe LVZ | 18 Werkstatt |
| 4 Autolift | 12 Faltschiebetore | 19 Autospritzraum |
| 5 Autowaschraum | 13 Tanksäule | 20 Wohnung |
| 6 Toiletten | 14 Bureau | 21 Abwasserkanal |
| 7 Garderoben | 15 Kantine | |
| 8 Duschen | | |

Wettbewerb für ein Garagegebäude des Lebensmittelvereins Zürich

DK 725.381(494.34)

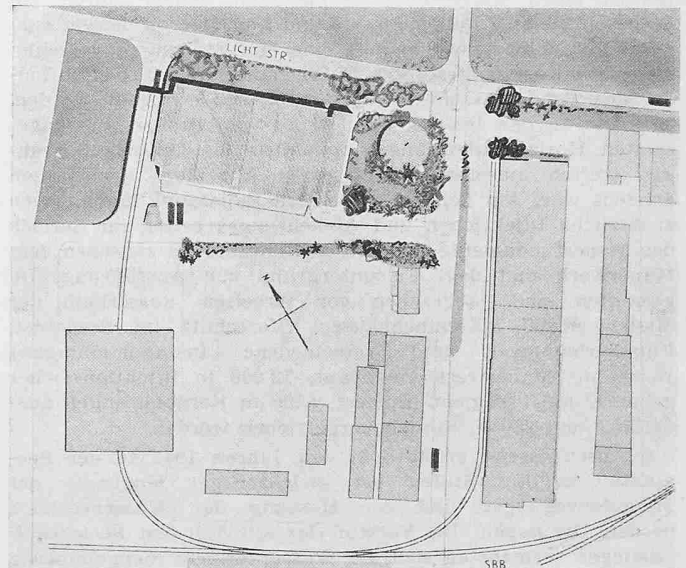
Der Lebensmittelverein Zürich hat unter zehn Architekten und Bau-Ingenieuren einen Projekt-Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau eines Garage-Gebäudes durchgeführt.

Im Raumprogramm waren folgende Räume verlangt: Raum für die Unterbringung von 60 Lastwagen, Wagenwaschraum mit Wagenhebelift, gedeckte Benzin- und Rohöl-Service-stationen ausserhalb des Gebäudes, Kantine für 200 Personen, Dusche-, Wasch- und Garderoberräume für rd. 150 Personen, Büro für die Brennmaterial-Abteilung, gedeckter Velostand für rd. 100 Velos, Werkstätterraum, Autospritzraum, Pneulagerraum und andere Nebenräume für den Garagenbetrieb, 4 bis 6 Dienstwohnungen zu 3 bis 4 Zimmern, Lagerräume. In den Untergeschossen waren gekühlte und klimatisierte Lagerräumlichkeiten unterzubringen.

Das Garagegebäude durfte mit Einschluss des Erdgeschosses höchstens 20 m Bauhöhe aufweisen. Nach Weisung des Tiefbauamtes war der durch das Grundstück geführte Hauptabwasserkanal zu überbrücken. Eine Verlegung kam der hohen Kosten wegen nicht in Frage. Für die Lagerräume im ersten und zweiten Obergeschoss und in den beiden Untergeschossen waren unabhängige Zugänge zu schaffen, so dass diese auch vermietet werden können.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Im ersten Rundgang musste kein Projekt wegen wesentlichen Mängeln ausgeschieden werden. Im zweiten Rundgang wurden vier Projekte, weil sie erhebliche architektonische oder betriebliche Nachteile aufwiesen, ausgeschieden. Im dritten Rundgang wurden zwei weitere Projekte ausgeschieden. In der engsten Wahl verblieben vier Projekte. (Die Beurteilung des hier dargestellten ersten Preises ist auf S. 365 wiedergegeben. Red.)



1. Preis. Entwurf Nr. 10. Lageplan 1 : 2500

Der Wettbewerb hat gezeigt, dass das zur Verfügung stehende Areal sehr knapp bemessen ist, und dass die Zufahrten zum ersten Untergeschoss und die Ueberbrückung des Hauptwasserkanals einige Schwierigkeiten bereiteten. Auch die architektonische Lösung und die Differenzierung der Lagerräume zu den Wohnräumen bereitete einigen Teilnehmern Schwierigkeiten. Im allgemeinen zeigen die eingereichten Entwürfe ein gutes Niveau und stellen zum Teil wertvolle Vorschläge dar. Das Preisgericht empfiehlt der

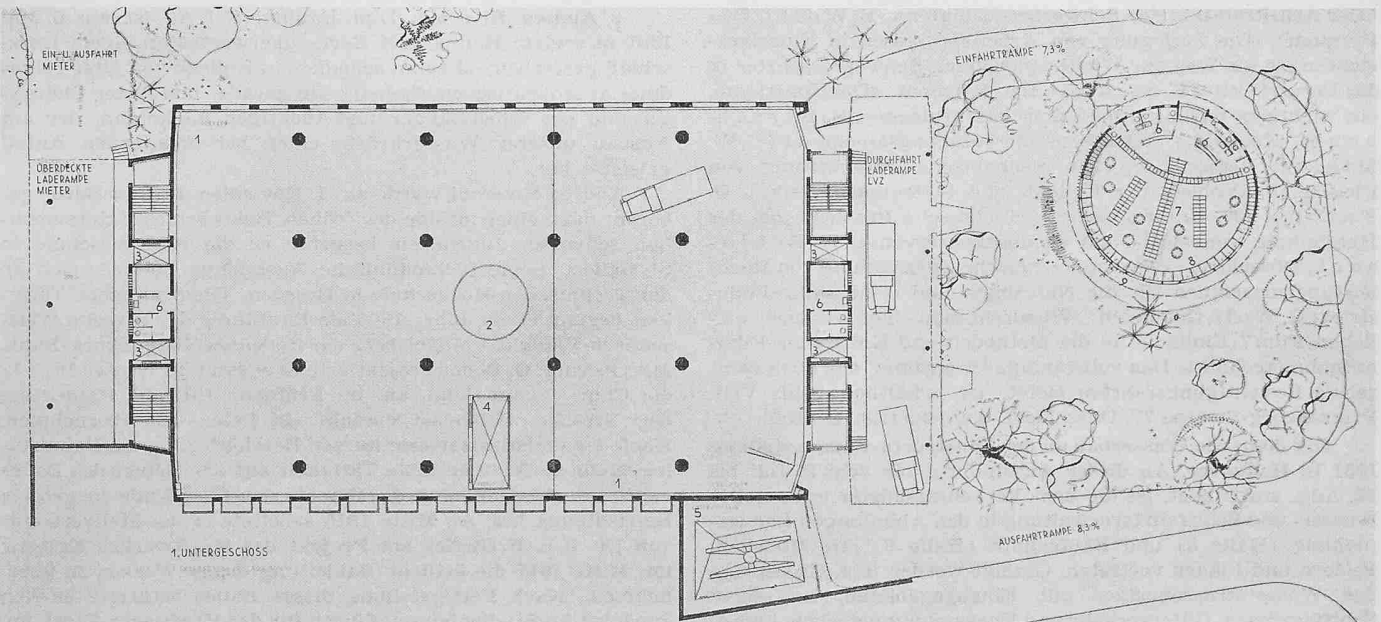
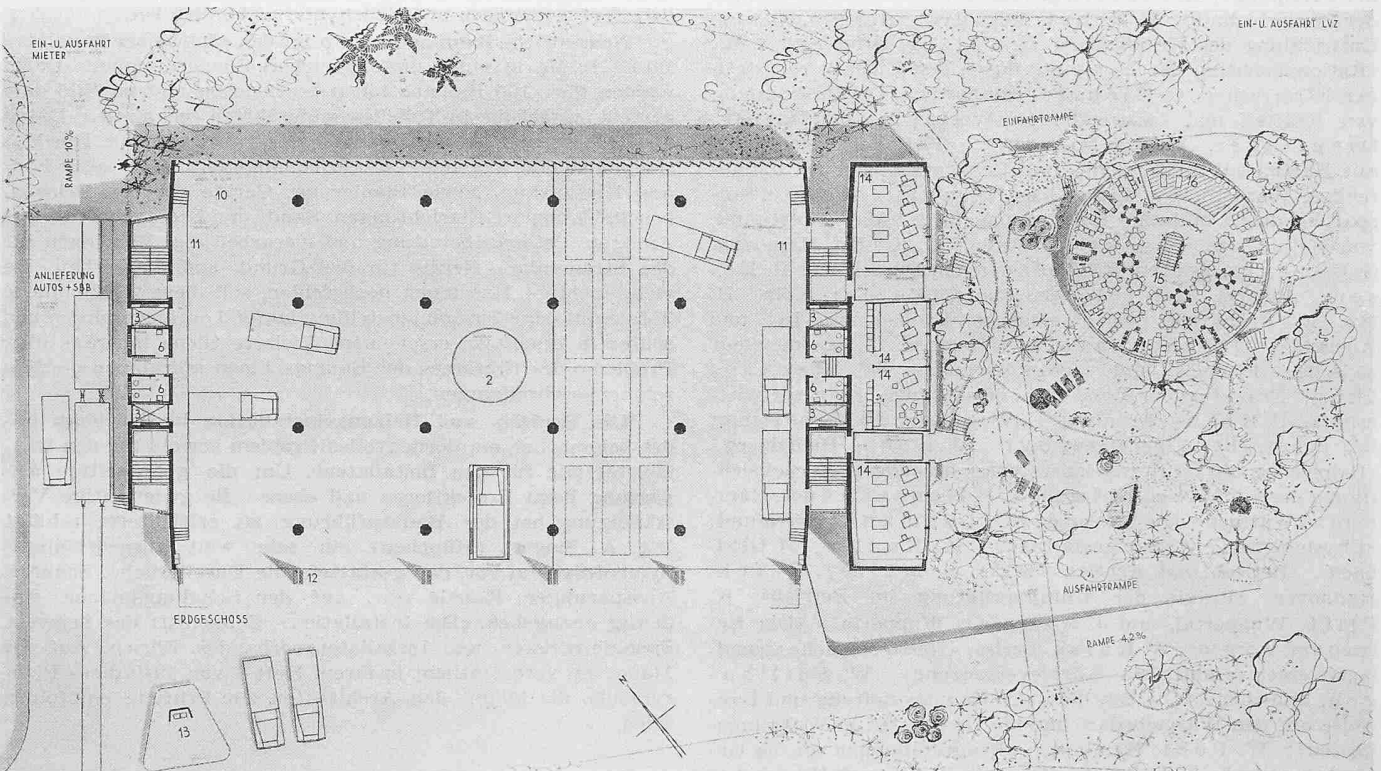
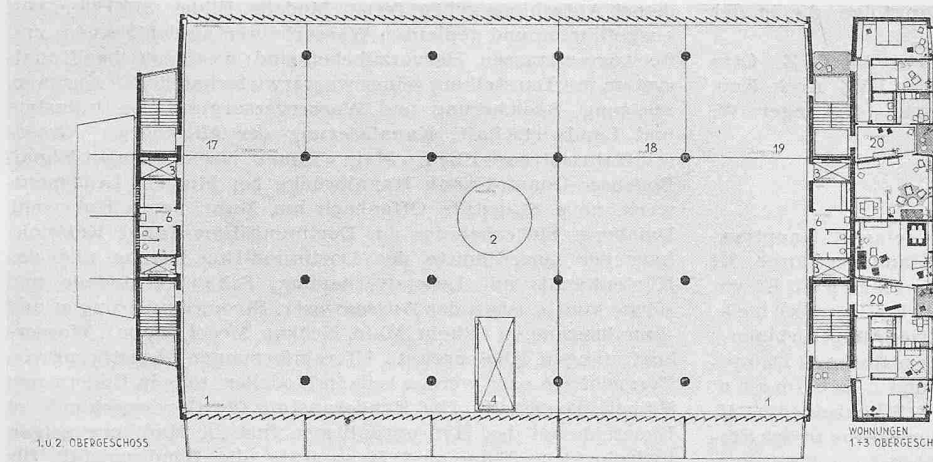
1. Preis (2500 Fr.) Entwurf Nr. 10
 Verfasser Arch. WERNER STÜCHELI, Zürich

Grundrisse 1 : 600

Entwurf Nr. 10. Kubikinhalt 42 409 m³,
 Lagerräume 5 820 m², Verhältnis Lager-
 fläche zu m³ 13,72 %.

Vorteile: Verkehrsführung sowohl
 intern als extern vorzüglich gelöst, Her-
 vorzuheben ist der Vorschlag eines direk-
 ten Gleisanschlusses sowie die Anordnung
 der Verladerrampen, Klare und übersicht-
 liche Grundrisse und Organisation. Der
 Kantinepavillon ist in einen reizvollen
 Gegensatz gebracht zum grossen Baukör-
 per des Garagengebäudes und Lagerhau-
 ses, dieses selbst ist durch seine Treppen-
 und Wohnvorbauten an den Stirnseiten
 organisch gegliedert. Das gleiche architek-
 tonische Niveau zeigt sich in der Fassad-
 engestaltung. Die Jalousieartig vorgese-
 hene Ausführung der grossen Seitenwände
 ist etwas problematisch und bedarf des
 näheren Studiums. Der konstruktive Auf-
 bau ist zweckmässig und sauber durch-
 dacht. Die Zurücksetzung der Stützen von
 der Fassade ist konstruktiv günstig.
 Ebenso ergeben sich daraus Vorteile, dass
 im zweiten Untergeschoss konstruktive
 Wände vorgesehen sind. Aufbau weiterer
 Geschosse konstruktiv und architektonisch
 möglich.

Nachteile: Der Raum fasst nur
 59 Wagen statt 60. Der 60. Wagen muss
 im Lift placiert werden. Der Wagenwasch-
 raum liegt im Untergeschoss statt im Par-
 terre und hat eine Länge von nur 10,5 m
 statt 12 m.



Bauherrschafft, dem Verfasser des erstprämiierten Projektes den Auftrag zur weiteren Bearbeitung des Projektes zu übertragen.

Das Preisgericht gelangte zu der Rangfolge, die in der SBZ 1951, Nr. 21, S. 300 wiedergegeben ist.

Das Preisgericht: Ernst Sigg, Direktor im LVZ, Otto Schütz, Mitglied der Verwaltungskommission LVZ, Arch. Rob. Landolt, Ing. Fritz Meyer, Arch. Dr. Markus Hottinger, W. Affolter.

MITTEILUNGEN

Der Verein Deutscher Ingenieure führt seine 81. Hauptversammlung vom 31. Juli bis 3. August in Hannover durch. Es werden folgende Vorträge gehalten: H. E r y t h r o p e l, Essen: «Ueberhitzer und Ueberhitzergestaltung»; K. J a r o s c h e k, Hannover: «Der Wirkungsgrad von Industrie-Dampfturbinen»; C. B a y e r, Bochum: «Luftgekühlte Kondensatoren in Dampfkraftanlagen»; P. L e i n w e b e r, Berlin, und L. H e r m a n n, Stuttgart: «Messen und Prüfen grosser Stückzahlen»; K. M e y e r, Bremen: «Probleme um die Härtemessung in der Fertigung»; H. M i n t r o p, Hannover: «Das Messen von Kräften in der Fertigung»; A. V i e r l i n g, Hannover: «Gegenwartsfragen der Fördertechnik»; H. E r n s t, Nürnberg: «Aus der neuesten Entwicklung des Kranbaues»; G. S a l z e r, Offenbach a. M.: «Rationalisierung der Fertigung durch den Einsatz von stetigen Förderern»; O. K i e n z l e, Hannover: «Die Bestimmung von Kräften und Leistungen an Werkzeugmaschinen»; E. D i n g l i n g e r, Bremen-Mahndorf: «Tieflochbohrverfahren mit Hartmetall-Bohr-, Senk- und Reibwerkzeugen bei umlaufendem Werkstück»; K. S i e b e r, Hamburg: «Werkstoffeinsparung durch bildsame Kaltformung in der Massenfertigung von Metallteilen»; L e u s s i n k, Essen, G. K ü h n, Hamburg, G. G a r b o t z, Aachen, K. W i s s m a n n, Düsseldorf, H. E s s e r s, Aachen, K a e l b l e, Backnang, F e i n e r, Köln, H. M a c k, Frankfurt: «Der gleislose Erdbau im In- und Ausland»; O. F l a c h s b a r t h, Hannover: «Der Ingenieur zwischen Freiheit und Verantwortung»; W. M a c k e n t h u n, Frankfurt: «Stand der öffentlichen Heizkraftwirtschaft»; U. K r a u s, Frankfurt: «Was kostet die Tonne Dampf bei industrieller Eigenerzeugung?»; J. K o c h, Heidelberg: «Rohrverlegung im Fernheiznetz unter besonderer Berücksichtigung der kanalfreien Verlegung»; E. H e n s e l m a n n, Hamburg: «Wärmemengenmessung»; G. L e h m a n n, Dortmund: «Physiologische Arbeitsgestaltung»; K. R a d l e r, M. G l a d b a c h: «Betrieb und Arbeitsschutz»; J. M ü l l e r - B o r c k, Hannover: «Praxis der Unfallverhütung im Betrieb»; K. P l i t t, Wuppertal, und J. S o m m e r, Wuppertal: «Der Betrieb von morgen»; W. R a i s s, Berlin: «Heiztechnische Grundlagen einer öffentlichen Wärmeversorgung»; W. S p i l l h a g e n, München: «Die Einflüsse der Raumgestaltung und Bauweise auf den Wärmebedarf und die Heizkosten in Wohnungsbauten»; W. P o h l, Hamburg: «Fragestellungen an die Gesamtplanung bei industrieller Klimatisierung»; E. K l e d i t z, Hannover, A. H a s s e, Hannover, R. W. M. K r a u s s, London: «Der Arbeitseinsatz der Schwerbeschädigten»; B. W o l f f, Bad Pyrmont: «Die Zerlegung von Arbeitsprozessen in Einzelverrichtungen als Weg zur Wiedereinordnung Schwerversehrter in das Berufsleben»; K. S i e h l o w, Bad Pyrmont: «Die Kunsthand, ein wichtiges technisch-medizinisches Problem»; E. K i r s c h b a u m, Karlsruhe: «Moderne Zerstäubungstrocknung»; W. M i a l k i, Remscheid: «Die mechanische Verarbeitung von Fleisch als Problem der Kolloid- und Strömungsphysik»; O. F u h r m a n n, Braunschweig: «Technische Probleme bei der Herstellung von Obst- und Gemüsekonserven»; E. S c h l o b a c h, Düsseldorf: «Neueste technische Entwicklung von Hochleistungsmaschinen für die Nahrungs- und Genussmittelindustrie»; G. W o l f, Göttingen: «Wie dreht man einen wissenschaftlichen Film? Einblicke in die Methoden und Kniffe der Filmaufnahmetechnik». Das vollständige Programm, das auch zahlreiche Besichtigungsfahrten bietet, ist erhältlich beim VDI, Prinz-Georg-Strasse 77, Düsseldorf. Anmeldefrist 18. Juli.

Der deutsche Wasserbau an der Constructa-Bauausstellung 1951 in Hannover. An dieser Ausstellung, die vom 3. Juli bis 12. Aug. stattfindet, ist die dem Verkehrsminister unterstellte Wasser- und Schiffahrtsverwaltung in den Abteilungen Landesplanung (Halle 5) und Bautechnik (Halle 9) mit Modellen, Bildern und Plänen vertreten. Gezeigt werden u. a. Grosspläne des Wasserstrassennetzes mit Einzugsgebieten, zulässigen Schiffgrößen, Güterverkehr und Energienutzung sowie hydro-

logische Karten, die über den Wasserhaushalt der Stromgebiete, die Talsperren und das Pegelnetz, über die Verschmutzung der Wasserläufe und über den Hochwasser- und Eiswarn-dienst Aufschluss geben, ferner Modelle, Bilder und Pläne von ausgeführten und geplanten Wasserbauten an den Binnen- und Seewasserstrassen. Hervorzuheben sind: westdeutsches Kanalsystem mit Darstellung seiner wasserwirtschaftlichen Aufgabe, Speisung, Speicherung und Wasserversorgung von Industrie und Landwirtschaft, Kanalisierung der Mittelweser, Grossschiffahrtsstrasse Rhein - Main - Donau, Neckar-Donau-Kanal, Bodensee-Donau-Kanal, Kanalbrücke bei Minden, Ledasperrwerk, neue Staustufe Offenbach am Main, neues Ruhrwehr Duisburg, Sicherheitstor am Dortmund-Ems-Kanal, Entwicklung der Querschnitte des Dortmund-Ems-Kanals und des Küstenkanals mit Lebendverbauung, Schleusen-Modelle und solche vom Ausbau der Aussenweser. Stromregulierungen und -kanalisierungen (Rhein, Main, Neckar, Mosel, Lippe), Wasserkraftanlagen, Küstenschutz, Ufereinfassungen, Beseitigung von Bergschäden usw. werden teils in Modellen, teils in Bildern und Plänen dargestellt. Die Bundesanstalt für Gewässerkunde in Bielefeld und das Hydrographische Institut Hamburg zeigen hydrologische Pläne und Messgeräte, die Bundesanstalt für Wasser-, Erd- und Grundbau in Karlsruhe führt das wasserbauliche Versuchswesen und Bodenuntersuchungen vor.

Neuzeitliche Baumaschinen zeigt das «Schweizer Baublatt» 1951, Nr. 46, in einer umfangreichen Sondernummer. Darin werden über 100 Baumaschinen beschrieben und im Bild dargestellt, wobei die in Tabellen angeführten technischen Daten über Masse und Leistungen besonders wertvoll sind. Die Maschinen sind in folgende Kategorien eingeteilt: Geräte für Erd- und Kiesaushub, sowie Planierung, Geräte für den Felsausbruch, Transport-Einrichtungen, Sand- und Kiesaufbereitungs-Anlagen, Betonaufbereitung und -verarbeitung, Maschinen für den Strassenbau, Geräte für den Grund- und Wasserbau. Da viele wichtige Maschinen noch fehlen, soll diese willkommene katalogmässige Zusammenstellung laufend ergänzt werden und später in Buchform erscheinen. Viele textliche Beiträge über Probleme des Einsatzes der Baumaschinen umrahmen die Maschinenbeschreibungen.

Die Sanitär- und Heizungsinstallation im Hochbau bildet bekanntlich ein dornenvolles Problem sowohl für den Baumeister wie für den Installateur. Um die gegenseitige Anpassung beim Projektieren und ebenso die gegenseitige Verständigung bei der Bauausführung zu erleichtern, schlägt Ing. A. Siegert (München) ein sehr weit ausgearbeitetes Symbol-System vor, das gestattet, alle Durchbrüche, Schlitzte, Aussparungen, Kanäle usw. auf den Schalungsplänen eindeutig anzugeben. «Die Installation», Zeitschrift des Schweiz. Spenglermeister- und Installateurverbandes, Zürich, Auf der Mauer 11, veröffentlicht in ihrem Heft 4 von 1949 diese Plansymbole, die hiemit den Architekten zur Prüfung empfohlen seien.

NEKROLOGE

† **Andrea Biveroni**, Dipl.-Bauing. S. I. A., ist am 6. Mai 1951 in seinem Heimatdorf Bever unerwartet an einem Herzschlag gestorben. Mit ihm scheidet ein Kollege von alter Engadiner aristokratischer Eigenart, ein gerader und fester Charakter und ein selbständiger und tüchtiger Fachmann, der am Ausbau unserer Wasserkräfte einen hervorragenden Anteil geleistet hat.

Andrea Biveroni wurde am 1. November 1879 in Bever geboren; nach einer infolge des frühen Todes seines Vaters ziemlich schweren Jugendzeit besuchte er die Kantonsschule in St. Gallen. Seine fachmännische Ausbildung holte er sich an der Technischen Hochschule in Dresden. Die praktische Tätigkeit begann er im Jahre 1906 als Bauführer der Strecke Weissenbach-Viadukt—Mogelsberg der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Mit Obering. G. Bener projektierte er sodann im Winter 1911/12 die Chur—Arosa-Bahn, um im Frühjahr 1912 die Bauleitung der Strecke Calfeiser-Viadukt—St. Peter zu übernehmen. Nach der verhältnismässig kurzen Beschäftigung als Bahnbauingenieur verlegte er seine Tätigkeit auf das Gebiet des Baues von Wasserkraftanlagen, das ihm bis zu seinem Ende die grösste Befriedigung bot. Ab Mitte 1915 arbeitete er als Stellvertreter von Dr. h. c. F. Gugler am Projekt des Kraftwerkes Eglisau, um Mitte 1917 die örtliche Bauleitung dieses Werkes zu übernehmen. Nach Fertigstellung dieses Baues betätigte er sich zunächst im Studienbureau Zürich für das Kraftwerk Etzel, um