

# Ueberbauung Tscharnergut in Bümpliz

Autor(en): **H.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63303>

## **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.

## Ueberbauung Tscharnergut in Bümpliz

DK 711.58

Wir publizieren hiemit den weiterentwickelten ersten Preis eines vor zwei Jahren durchgeführten Wettbewerbes in Bümpliz, der heute rechtskräftig werden soll. Dieses Projekt, das in enger Zusammenarbeit zwischen Öffentlichkeit und privater Bauherrschaft zustande gekommen ist, zeigt, dass die Notwendigkeit, grosse Baumassen in gemischter Bauweise zu placieren, allmählich auch in deutschschweizerischen Städten verwirklicht wird, nachdem Genf vor einigen Jahren den Weg gewiesen hat<sup>1)</sup>. In Zürich ist gegenwärtig an der Hirzenweid, im Stadtteil Schwamendingen, ein grossangelegter Versuch in Ausführung begriffen; in Birsfelden (Basel-land) sollen ebenfalls Grossbauten am Rhein gebaut werden; in St. Gallen werden auf ausgesprochenem Altbaugelände in der Nähe der Altstadt bemerkenswerte Sanierungen mit Hochhäusern bewerkstelligt; sogar Kleinstädte wie Zofingen, Olten, Aarau und Chur beschäftigen sich eingehend mit der Bereitstellung von Bauvorschriften und Plänen für Grossüberbauungen. Vorstudien für ähnliche Entwicklungen sind in Biel, Lausanne, Windisch, Opfikon, Winterthur usw. im Gang. Die wesentlichen Merkmale all dieser Studien sind die Auflockerung der bisherigen starren Zonenbauvorschriften mit einheitlichen Stockwerkszahlen, normierten Gebäudemassen, unverrückbaren Grenz- und Gebäudeabstandsvorschriften und die Einführung von Ausnutzungsbegrenzungen durch Ausnutzungszahlen. Alle Projekte zeichnen sich dadurch aus, dass sie die Gegebenheiten des hohen Bodenpreises gebührend in Rechnung setzen und folglich verhältnismässig dichte Ueberbauungen vorschlagen. Als Aufgabe für die Zukunft zeichnet sich ab, die raumbildenden Faktoren zu berücksichtigen, damit die Stadtbaukunst wieder zu ihrem vollen Rechte kommt.

H. M.

### Entstehungsgeschichte des Projekts

Im März 1955 wurde ein von der Stadt Bern unter acht eingeladenen Architekten ausgeschriebener Wettbewerb entschieden, wobei die Architekten *Lienhard & Strasser* (Bern) den ersten Preis erhielten<sup>2)</sup>. In der Folge wurden sie gemäss Empfehlung des Preisgerichtes gemeinsam von der Stadt Bern

und von der Familienbaugenossenschaft Bern (mit einer Honorarabteilung von 4:1) mit der Ausarbeitung des definitiven Bebauungsplanes im Masstab 1:1000 mit Modell, Erläuterungsbericht und Berechnungen beauftragt. Das vorliegende Projekt ist das Ergebnis dieser Arbeit, welche darin bestand, das Wettbewerbsprojekt unter Beibehaltung der generellen Idee umzuarbeiten, unter Berücksichtigung der vom Preisgericht gemachten Schlussfolgerungen und Richtlinien bei der Beurteilung der Wettbewerbsprojekte.

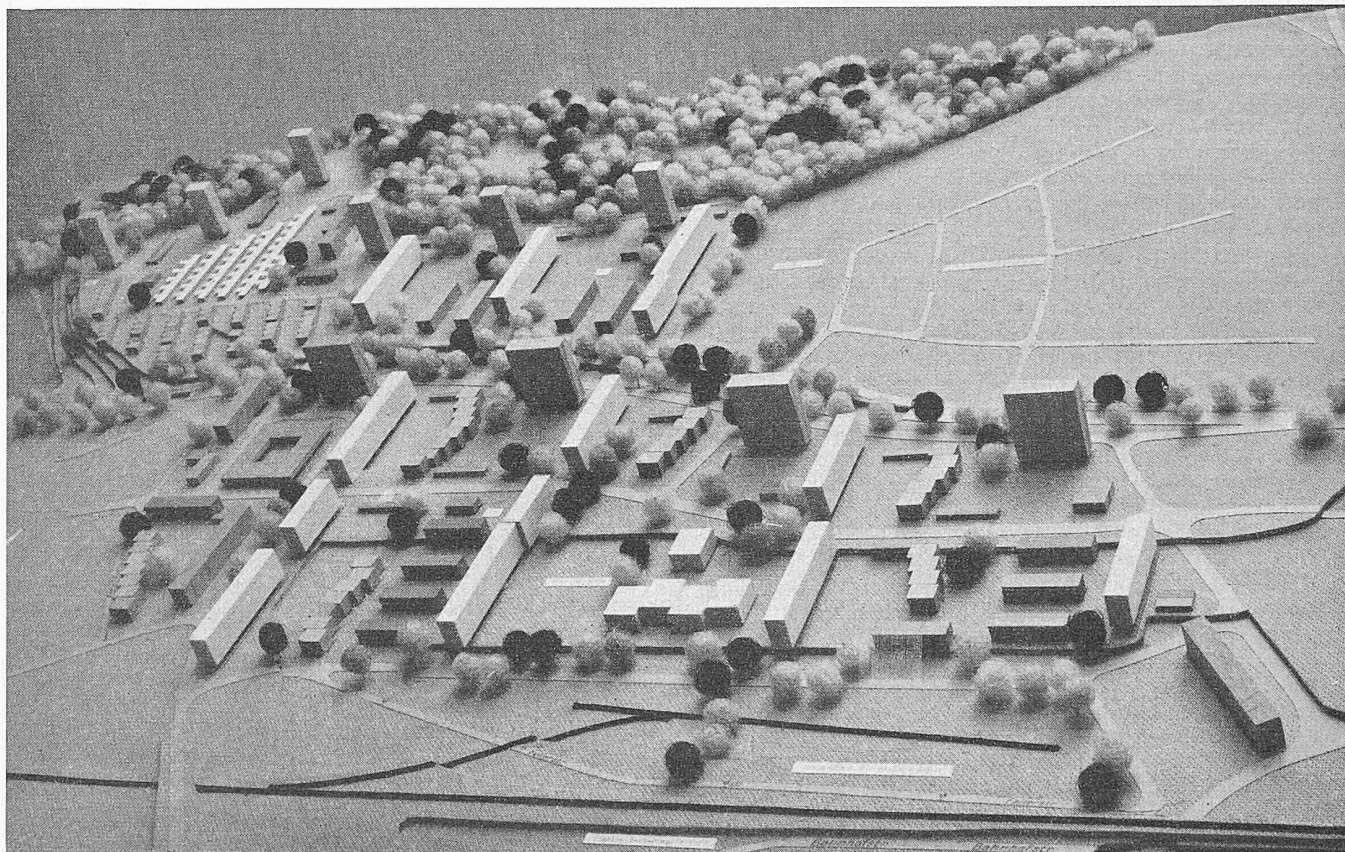
Das Wettbewerbsprojekt bildete nach dem Urteil des Preisgerichtes eine gute, wirtschaftliche Lösung und eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung. Seine wesentlichen Merkmale, wie die Kombination von Hochhaus und niederer Bebauung (Gemischtbauweise), die einfache und übersichtliche Strassenführung, die Möglichkeit der Weiterentwicklung nach Westen, die gute etappenweise Durchführbarkeit, die Kombination von grossen und kleinen Wohnungen für alle Bevölkerungsschichten in den einzelnen Gevierten usw. sind bei der Entwicklung des definitiven Bebauungsplanes beibehalten und verbessert worden.

### Situation

Für die *Industrie* wird der Streifen längs der Bahnlinie mit rd. 30 000 m<sup>2</sup> Ausdehnung reserviert. Geleiseanschluss und eigene Erschliessungsstrasse sind vorhanden. Dieser Streifen bildet eine angenehme Zäsur zwischen Bebauung für Wohnzwecke und Bahnlinie. Zwischen der Wohnbebauung und der Industrie sorgt eine Baumallee für einen räumlichen Abschluss und einen gewissen Lärmschutz. Das Wohngebiet wird durch die verlegte Murtenstrasse in zwei grosse, zusammenhängende Teile getrennt. Die neue Linienführung der Murtenstrasse wird vom Knospenweg weg westwärts tiefergelegt, um einerseits kreuzungsfreie Verbindungen zwischen dem nördlichen und südlichen Teil zu ermöglichen und andererseits den Einfluss des rasenden und lärmigen Durchgangsverkehrs auf die Wohn-

1) Siehe SBZ 1954, Nr. 37, S. 533, 537.

2) Siehe SBZ 1955, Nr. 14, S. 206.



höfe zu verringern. Ausserdem wirkt das Versenken natürlich, da die Murtenstrasse westlich des Amselweges ohnehin stark in die Senke des Gäbelbaches abfällt.

Das Wohngebiet südlich der Murtenstrasse weist in der «Gemischtbauweise» 15stöckige Scheibenhochhäuser längs der Murtenstrasse auf, in denen die Kleinwohnungen (1 bis 2 Zimmer, maximal Dreizimmerwohnungen) untergebracht sind, und nordsüdgerichtete 7geschossige Blöcke, welche hauptsächlich Drei- und Vierzimmerwohnungen enthalten. Zwischen diesen grossen Baukörpern, die die grosse Linie angeben, liegen maximal dreigeschossige Bauten mit den grösseren Wohnungen, sowie die nötigen Spielplätze, Autoabstellflächen und Garagen, Ladenbauten, öffentliche Gebäude, Alterssiedlung usw., letztere in der Nähe des Quartierzentrums mit der Autobusstation. Dieses Quartierzentrum weist einen geschlossenen Marktplatz, sowie Läden, Saalbau mit Restaurant, eventuell Postbüro usw. auf. Drei grosse unterirdische Autoeinstellhallen liegen bei den drei Scheibenhochhäusern. Es wurde mit Hilfe der hohen Häuser darnach getrachtet, möglichst zusammenhängende Grünflächen zu erhalten, wobei eine gute Besonnung aller Wohnungen erstes Gebot ist. Die langen Schatten der Hochhäuser fallen auf die Murtenstrasse.

Das Gebiet nördlich der Murtenstrasse, ebenfalls mit Hochhäusern, Blocks und niederer Bebauung in spannungsvoller Wechselwirkung, enthält sechs Punkthochhäuser mit Kleinwohnungen längs des Waldrandes, wo ihr Schatten keine Wohnungen trifft und die Verbindung der Wohnhöfe mit dem Walde optisch und verkehrstechnisch einwandfrei hergestellt werden kann, ferner drei siebengeschossige Blöcke mit Drei- und Vierzimmerwohnungen, einen viergeschossigen Bau, sowie zweigeschossige Reiheneinfamilienhäuser, wie sie in der Siedlung Bethlehemacker vorhanden sind, und eine Fläche sogenannter «Teppichsiedlung» mit Atriumhäusern für kinderreiche Familien, ausserdem einige dreigeschossige nordsüdgerichtete Zeilen. In den Freiflächen wiederum sind Spielplätze, Kindergärten, Garagen, Läden usw. eingestreut, nebst drei grossen unterirdischen Autoeinstellhallen. In diesem Ge-

ARTENRAUH SÜDL. MURTENSTRASSE



biet wurde besonders auf die Herstellung einer guten räumlichen Beziehung des Siedlungsgebietes zum Wald Bedacht genommen.

Alle fünfzehn- bis siebengeschossigen Bauten könnten auf Säulen gestellt werden, damit das Erdgeschoss für Fussgängerwege, Aufenthaltsflächen, gedeckte Kinderspielplätze (eventuell teilweise verglast), Abstellflächen für Motorräder und Fahrräder usw. frei wird.

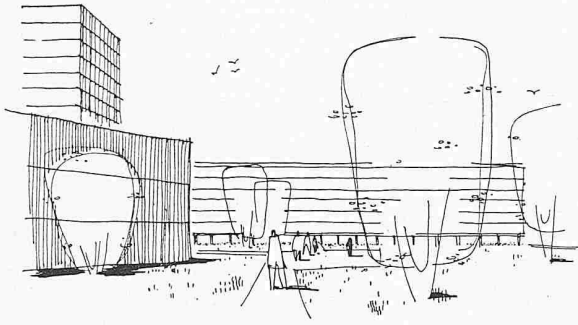
Verkehr

Die Murtenstrasse ist vom Knospweg weg tiefer gelegt worden und weist westwärts keine ebenerdigen Kreuzungen mehr auf. Zur Verbindung des nördlichen mit dem südlichen Siedlungsgebiet sind zwei Ueberführungen projektiert. Die Zu- und Wegfahrten zu den beidseitig der Murtenstrasse angelegten Parallelerschliessungsstrassen, welche übrigens auch den Fahrradverkehr längs der Murtenstrasse aufnehmen, erfolgen bei diesen Ueberführungen im Einbahnverkehr, also auch ohne Kreuzungen. Zusätzlich zu diesen beiden Erschliessungsstrassen ist im südlichen Gebiet eine 9 m breite Strasse für die Aufnahme der bis zum Quartierzentrum verlängerten BE-Bus-

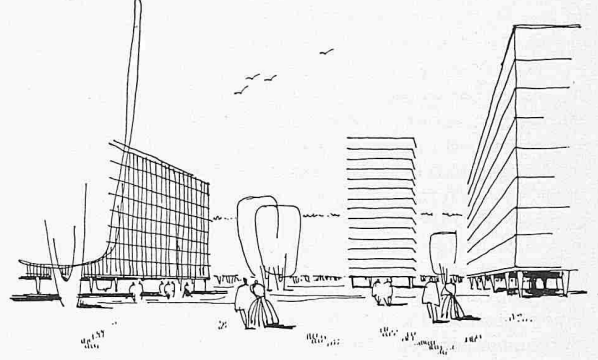


Tscharnergut in Bern-Bümpliz, Ueberbauungsplan der Architekten Lienhard & Strasser. Masstab 1 : 6000. -- Zahlen = Anzahl Geschosse

GARTENRAUM SÜDL. MURTENSTRASSE



GARTENRAUM NÖRDL. MURTENSTRASSE



linie projiziert, sowie eine schmalere Quartierstrasse zwischen Industrie und Wohnbebauung. Nördlich der Murtenstrasse wird das Siedlungsgebiet durch eine Strassenschleife erschlossen.

Der Anschluss an den Dorfkern von Bümpliz erfolgt einerseits durch die verbreiterte Unterführung der Bümplizstrasse und andererseits durch die westwärts verschobene und neu zu erstellende Ueberführung der verlegten Abendstrasse, letztere im Anschluss an das projizierte Strassennetz südlich der Bahnlinie.

Für die Erschliessung des Siedlungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird die Buslinie BE gewählt, welche bis zum Quartierzentrum zu verlängern wäre, während für die Linie B eine spätere Verlängerung nach Oberbottigen ins Auge gefasst werden könnte. Das westlich angrenzende Gebiet der Anstalt «Brünnen» kann später in der Gegend des Quartierzentrums angeschlossen werden.

Die Fussgängerwege gehen, wo möglich, unabhängig von der Strassenführung frei durch die Wohnhöfe, hie und da unter Häuserblöcken hindurch, an Spielplätzen vorbei, in ungezwungener, lebendiger Linienführung. Es wird speziell eine Fussgänger Verbindung des Siedlungsgebietes mit dem Bahnhof Bümpliz-Nord in entsprechendem Grünstreifen durch das Industriegebiet hindurch geschaffen.

Die Strassenverbindung Bethlehemacker-Hohlenacker erfolgt mittels der nördlichen Parallelerschliessungsstrasse längs der Murtenstrasse.

**Zahlen**

Das ganze Siedlungsgebiet misst . . . . . 364 000 m<sup>2</sup>  
 Davon Industriegebiet rd. . . . . 30 000 m<sup>2</sup>  
 Daher für Wohnungsbau vorgesehen . . . . . 334 000 m<sup>2</sup>  
 Berechnung der Ausnutzungsziffer (Az):

	Bruttolandfl.	Bruttowohnfl.	Az
Gebiet südlich Murtenstrasse .	155 900	121 139	0,78
Schulhausareal . . . . .	20 000		
Quartierzentrum . . . . .	6 750		
<b>Total</b>	<b>182 650</b>	<b>121 139</b>	<b>0,67</b>
Gebiet nördlich Murtenstrasse .	144 700	71 610	0,50 <sup>3)</sup>

**Zusammenstellung für das ganze Gebiet:**

Bruttowohnfläche nach obiger Aufstellung . .	192 750 m <sup>2</sup>
Zwei Blöcke in Südostecke bei Bümplizstrasse . .	7 480 m <sup>2</sup>
<b>Total Bruttowohnfläche . . . . .</b>	<b>200 230 m<sup>2</sup></b>
Bruttolandfläche gemäss Wettbewerbsprogramm	334 000 m <sup>2</sup>
Ausnutzungsziffer . . . . .	0,60
Bruttolandfläche ohne Schulhausareal und Quartierzentrum . . . . .	307 250 m <sup>2</sup>
Ausnutzungsziffer in diesem Falle . . . . .	0,66

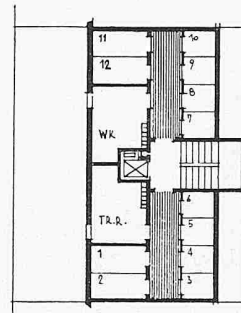
Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei obigen Berechnungen in der Bruttolandfläche der Streifen für die Murtenstrasse, die Kindergarten- und Kinderkrippenparzellen, der 30 m breite Streifen längs des Waldrandes im Norden (Bauverbot), sowie die unüberbaubare Böschung gegen die Kiesgewinnungsanlage

<sup>3)</sup> Die geringe Az von 0,5 nördlich der Murtenstrasse ergibt sich daraus, dass der steile Abhang gegen die Kiesgewinnungsanlage «Brünnen» und der Streifen längs des Waldrandes von 30 m Breite nicht überbaut werden können und ferner aus der niedrigen Bauart mit Einfamilienhäusern.

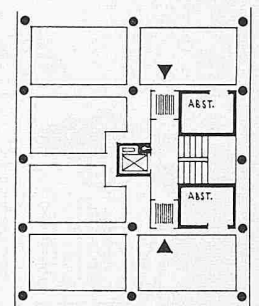
«Brünnen» enthalten sind. Im Wettbewerbsprogramm wurde eine Ausnutzungsziffer von 0,7 als Maximum festgehalten. Diese wurde aber gemäss Richtlinien des Preisgerichtes nach der Beurteilung der Wettbewerbsentwürfe und nach späteren Angaben des Stadtplaners auf 0,5 bis 0,6 reduziert.

**Wohnungen**

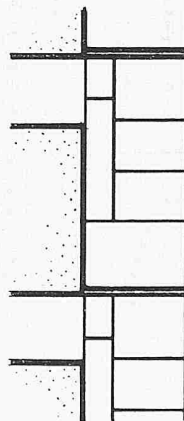
Anzahl der Wohnungen: total 2000 bis 2100. Dies entspricht einer ungefähren Einwohnerzahl von 7000 Seelen. Die Verteilung der Wohnungen sollte den Interessengemeinschaften freigestellt werden. Generell ist zu sagen, dass die Kleinwohnungen nur in den Hochhäusern untergebracht werden sollten (1 bis 2 Zimmer), die mittleren (3 bis 4 Zimmer) in den siebenstöckigen Blöcken und den dazwischenliegenden vier- und dreigeschossigen, während für die Grosswohnungen (5 Zimmer) die gestaffelten dreigeschossigen Zeilen, die Reiheneinfamilienhäuser und die Atriumhäuser die geeignetste Form darstellen dürften. Immerhin schrieb das Wettbewerbsprogramm eine Verteilung wie folgt vor:



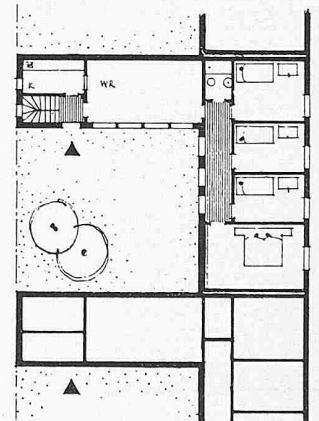
DACHGESCHOSS DER 7-9-STÖCKIGEN BLÖCKE MIT ABSTELLRÄUMEN, WASHK., TROCKENRAUM, DACHTERRASSE



FREIES ERDGESCHOSS DER 7-9 STÖCKIGEN BLÖCKE

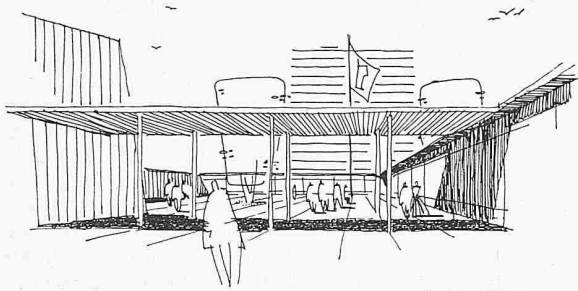


STRASSE



STRASSE

ATRIUMHÄUSER IM HOLENACKER



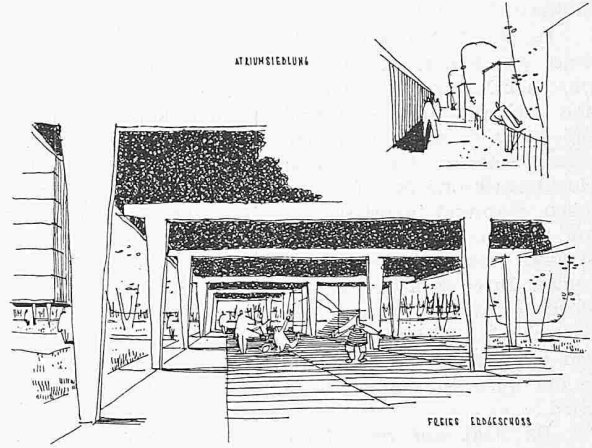
QUARTIERZENTRUM

Einzimmerwohnungen rd. . . . .	5 %
Zweizimmerwohnungen . . . . .	20 %
Dreizimmerwohnungen . . . . .	50 %
Vierzimmerwohnungen . . . . .	20 %
Fünzimmerwohnungen . . . . .	5 %

Es ist eine spezielle Alterssiedlung mit etwa dreissig Ein- und Zweizimmerwohnungen beim Quartierzentrum vorgesehen, damit die alten Leute keine langen Wege zum Bus und Einkaufszentrum haben. Neben dem Ladenzentrum bei der Busendstation sind vier weitere kleinere Ladenbauten vorgesehen. Die oberirdischen Garagen bieten Platz für rd. 250, die unterirdischen Einstellhallen für rd. etwa 760 Autos (16 721 m<sup>2</sup> zu 22 m<sup>2</sup>/Auto inkl. Manövriertfläche).

*Oeffentliche Bauten und Freiflächen*

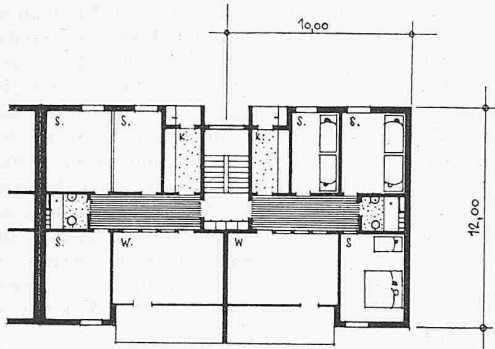
Die Sekundarschule auf einer Parzelle von rd. 20 000 m<sup>2</sup> Ausdehnung liegt im Zentrum des ganzen Siedlungsgebietes und zwar südlich der Primarschule Bethlehemacker, so dass die Verbindung dieser beiden Grünanlagen einen zusammen-



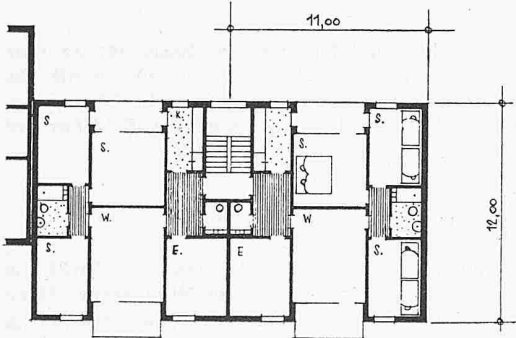
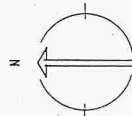
hängenden, von Norden nach Süden verlaufenden Grünzug bildet, der sich in der Fussgänger Verbindung zum Bahnhof durch das Industriegelände in ca. 25 m Breite fortsetzt.

Die Kinderkrippe liegt in der Nähe der Busendstation und des Ladenzentrums, damit werktätige Eltern ihre Kinder im Vorbeigehen abholen oder abgeben können. Die drei Kindergärten sind in den grossen Wohnhöfen placiert. An den Fussgängerwegen liegen die drei Spielplätze für Jugendliche von 11 bis 18 Jahren, die sechs Spielplätze für solche von 7 bis 10 Jahren und eine Anzahl von kleinen Plätzen für die ganz Kleinen. Fussballfelder werden im Neuhaus angeordnet.

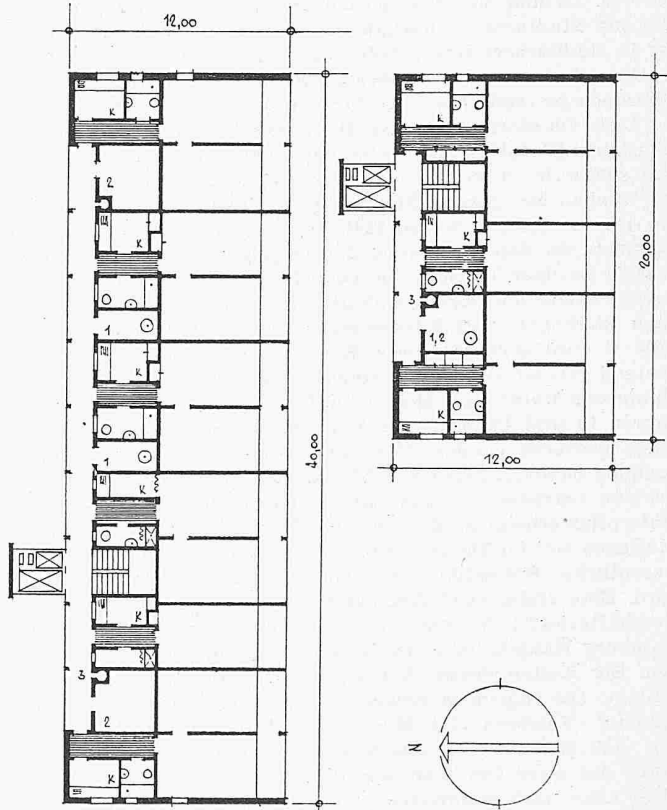
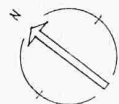
Das Quartierzentrum enthält um einen Hof herum, welcher nur von Fussgängern betreten werden kann, den Saalbau mit Restaurant, sowie verschiedene Läden, eventuell ein Postbüro und eine Filiale eines Warenhauses.



VIERZIMMERWOHNUNG, NORD-SÜD ZEILE, VIERGESCHOSSIG (SCHEMA VIOLETT)



FÜNZIMMERWOHNUNG, DREI GESCHOSSIG (SCHEMA ORANGE)



LAUBENANZHAUS  
14 WOHNGESCHOSS, PRO GESCHOSS  
1 EINZIM. + 5 ZWEIZIM.

LAUBENANZHAUS  
14 WOHNGESCHOSS, PRO GESCHOSS  
1 EINZIM. + 2 ZWEIZIM.

- 1: WASHKÜCHE
- 2: TROCKENRAUM
- 3: MÜLLABWURF

Grundrisse Masstab 1 : 400

### Bauausführung

Da die Ueberbauung des Siedlungsgebietes nur schrittweise erfolgen wird, hat man darauf geachtet, dass bei den einzelnen Etappen Wohnungen für alle Bevölkerungsschichten und Bedürfnisse bereitgestellt werden können. Jede Etappe soll für sich allein bestehen können. Dabei wird es zweckmässig sein, im Alignementsplan die Stellung und Masse der Hochhäuser und der siebengeschossigen Blöcke genau festzulegen, während innerhalb der Höfe auf umgrenzten Flächen mit maximal drei Geschossen (Beispiele südlich der Murtenstrasse) die Ausführung der Bebauung im Detail den einzelnen Interessenten freigestellt werden sollte. Mit diesem Vorgehen wird die grosse Linie in der Bebauung gemäss Bebauungsplan gesichert und eine einheitliche Wirkung im grossen gewährleistet, während in den einzelnen grossen Höfen in der untergeordneten Bebauung eher Abwechslung geboten wird.

Es liegt auf der Hand, dass aus verkehrstechnischen Gründen und im Sinne der Entwicklung der Stadtgrenze zuerst der Teil südlich der Murtenstrasse ausgeführt wird. In diesem Gebiet wiederum wird zuerst der östliche Teil bis zur Wasserscheide auf der Linie Kornweg-Riedbachstrasse zur Ausführung kommen, da bis zu dieser Wasserscheide die Abwasser noch in das städtische Kanalisationsnetz geleitet werden können, während westlich der Kulminationslinie die Entwässerung mittels einer noch speziell zu erstellenden Kläranlage in den Gäbelbach zu erfolgen hat.

Bei der Ausführung sollten im Interesse einer grosszügigen einheitlichen Gestaltung nur grosse zusammenhängende Gevierte in einem Zug überbaut werden.

Adresse der Projektverfasser: *Lienhard & Strasser*, Architekten, Bern, Schauplatzgasse 9.

## MITTEILUNGEN

**Erweiterung des Stadtbahnnetzes von Hamburg.** Zurzeit führen zwei elektrische Bahnnetze durch Hamburg und dessen Vororte. Es sind dies das von der Deutschen Bundesbahn betriebene Stadtnetz — bekannt als *S-Bahn* — und das Netz der in städtischem Besitz befindlichen *Hamburger Hochbahn*, die zum Teil auch offene normale Strecken und Untergrundsektionen betreibt. Als erste Strecke der S-Bahn wurde 1908 die Linie Ohlsdorf—Hamburg Hauptbahnhof—Blankenese für Einphasen-Wechselstrombetrieb von 6300 V und 25 Hz gebaut und später in nördlicher und westlicher Richtung erweitert. Der Umbau des ganzen Netzes für Gleichstrombetrieb 1200 V mit dritter Schiene wurde 1940 beendet. Geplant sind im S-Bahnnetz die Elektrifizierung der doppelgleisigen Strecke von Station Berliner Tor nach Bergedorf an der Linie Hamburg—Berlin, sowie die der Zweiglinie von Station Holstenstrasse nach Stellingen. Gleichstrombetrieb mit dritter Schiene und 1200 V wird auch für diese Erweiterungen beibehalten. Bedeutend grösser sind die Bauvorhaben der 1912 in Betrieb genommenen Hamburger Hochbahn. Deren Netz soll innert zehn Jahren in drei Etappen um 18,7 km auf 86,6 km Streckenlänge gebracht werden. Wie das bestehende Netz, so sollen auch die Erweiterungen mit Gleichstrom von 800 V ab dritter Schiene betrieben werden. Die neuen Linien will man als Unterpflasterbahn ausführen. Die Entfernung zwischen zwei Stationen soll im Durchschnitt 600 m betragen, wodurch eine wesentliche Entlastung des Oberflächenverkehrs erwartet wird. Eine erste, zwei Kilometer lange, durch ein wichtiges Geschäftsviertel führende Strecke von Jungfernstieg nach Hamburg Hauptbahnhof ist im Bau und soll 1959 fertig werden. Die Kosten dieser Strecke sind auf 43 Mio DM veranschlagt. Die folgenden Erweiterungen sind Hamburg Hauptbahnhof—Farmsen (135 Mio DM) und Jungfernstieg—Ottensen (103 Mio DM). Es bestehen auch weitere Projekte, worunter das einer Ost-Westlinie, die unter der Alster, und das einer Linie nach Steinwerder, die unter der Elbe durchgeführt würde. Einzelheiten über Hamburgs weitere Lokalbahnen und dessen Hafengebäude, deren Betrieb, Fahrzeuge usw. bringt «*Railway Gazette*» vom 3. August 1956.

**Bautechnischer Brandschutz.** Die Vereinigung Kantonal-Schweizerischer Feuerversicherungsanstalten hat das erste Heft des 35. Jahrganges der Bedeutung des bautechnischen Brandschutzes gewidmet. Die Mitteilungen bringen einen

Aufsatz über «Erfahrungen von Kriegsfeuersbrünsten in Finnland» von *V. Virtala*, dem Chef des Brandtechnischen Laboratoriums an der Staatl. Techn. Forschungsanstalt Helsingfors. Obwohl der Artikel Erfahrungen des Jahres 1941 zugrunde legt, die inzwischen durch die weiteren bitteren Kriegserlebnisse in anderen Ländern um ein Vielfaches erweitert worden sind, werden doch grundsätzliche, noch heute gültige Betrachtungen festgehalten. So über den Wert der Einteilung von Gebäuden in Brandabschnitte, Schutz der Holz- und Stahlkonstruktionen wie auch der Treppen und Türen, wobei den Türen allein etwa 15 Text- und Bildseiten gewidmet sind. Als wichtigste Erkenntnis kann man nach Lektüre dieser 51 Seiten umfassenden Arbeit entnehmen, dass die brandschutztechnische Gestaltung eines Bauwerkes ein einheitliches Planen voraussetzt, da es in *allen* Teilen ein gleich starkes Widerstandsvermögen gegen Feuer besitzen muss. Oft waren diese Gesichtspunkte nur auf einzelne Bauelemente angewandt worden. Und: jedes Gebäude ist bezüglich seiner Feuer-sicherheit nur so stark wie sein schwächstes Element.

**Hochfengebläsegruppe von 12 000 kW.** Die Steel Company of Wales Ltd. bestellte für die Margam «B» Power Station auf Grund der vorzüglichen Ergebnisse an der im Jahre 1955 in Betrieb genommenen Hochfengebläsegruppe Sulzer-Oerlikon für einen neuen Hochfengebläse eine weitere gleich grosse Gruppe für etwas höheren Druck. Das Aggregat umfasst in der Hauptsache ein Sulzer-Axialgebläse für eine maximale Luftfördermenge von 238 000 m<sup>3</sup>/h bei einem Förderdruck von 2,5 atü, dessen Antrieb durch eine direkt gekuppelte Oerlikon-Kondensations-turbine von 12 000 kW maximaler Leistung erfolgt. Dieser neue fünfte Hochfengebläse der Gesellschaft, der einen Schachtdurchmesser von 9 m besitzt, ist mit einer Leistung von über 10 000 t Roheisen pro Woche einer der grössten der Welt. Beim vorstehenden Gebläse handelt es sich um die stärkste von Gebrüder Sulzer gelieferte Einheit und um eines der grössten Axialgebläse, das bisher gebaut wurde.

**Das Industriezentrum Marcoule,** 25 km von Villeneuve-Avignon entfernt, betreibt seit 1954 den Bau von Gebäuden des Kommissariats für Atomenergie mit dem Ziel, dort Versuche und Studien zur Erschliessung dieser neuen Energiequelle durchzuführen. Ueber das von den Architekten D. Badani und P. Roux-Dorlut entworfene und in Ausführung begriffene Projekt berichtet ausführlich «*Techniques et Architecture*», 16. Serie, Nr. 1 vom Mai 1956. Die Zeitschrift fasst darüber hinaus Bauten zusammen, die in ihrer Bestimmung und architektonischen Haltung einer besonderen Beachtung wert scheinen, so z. B. das «Gewerbezentrum des Ostens» in Venezuela, das Haus eines Mathematikers in Tokio, einen kleinen Theatersaal in Helsinki und die gedeckte Eisbahn in Boulogne-Billancourt.

**Persönliches.** Zum Gemeindeingenieur von Zollikon wurde gewählt Dipl. Ing. *H. R. Grieshaber*, bisher im Ingenieurbüro H. Hickel, in Effretikon, als Nachfolger des zurückgetretenen Dipl. Ing. *E. Ochsner*, der sich mit Ing. *F. Zehntner* in Zürich zur Firma *Zehntner & Ochsner*, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, verbunden hat. — Arch. *A. Wilhelm*, früher Stadtbaumeister von Grenchen, ist Stadtbaudirektor von Ulm a. d. Donau geworden.

**Der Verkehr in den Rheinhäfen beider Basel** hat im Jahr 1956 die Rekordzahl von 5,285 Mio t erreicht und damit das Vorjahr um nahezu 0,7 Mio t oder gut 15 % übertroffen. Im Dezember war der Verkehr mit 871 einlaufenden Schiffen und 396 000 t Gütern in der Bergfahrt besonders rege.

## NEKROLOGE

† **Jakob Hohloch** wurde am 16. März 1899 in Rüslikon geboren. Seine Schulzeit verbrachte er in Winterthur. Nach Abschluss seiner Studien am dortigen Technikum trat er in das Ingenieurbüro H. E. Gruner in Basel ein. Hier hat er von Anbeginn seiner Tätigkeit eine besondere Begabung für die konstruktive Gestaltung von Wasserbauten aller Art gezeigt. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass er sich rasch eine selbständige Vertrauensstellung erarbeiten konnte. Mit besonderer Genugtuung hat es J. Hohloch erfüllt, dass seine durch