

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 19

## **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:** 30.01.2025

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

Umlaufende Siebmaschine Patent Dipl. Ing. R. Mensing.

Wie im Titel angedeutet, besteht die Besonderheit dieser Siebmaschine (Abb. 12, S. 221) einmal darin, dass sie die Form eines umlaufenden Eimerkettenbaggers hat, dessen einzelne Kübel relativ sehr lang, schmal und niedrig sind und statt aus Blech aus Sieben bestehen; auch schliessen die an den Umlaufketten befestigten Rückseiten der Becher mit ihren Berührungskanten dicht aneinander an, und die Maulseiten der Becher sind im Gegensatz zum normalen Bagger nach der Innenseite der endlosen Kette gewendet. Sodann ist diese Becherkette so angeordnet, dass das (durch den vorgeschalteten Kettenbürstenrechen vom groben Schwemmsel befreite) Wasser an deren Stirnseite in ihr Inneres geführt wird (vergleiche Abb. 12, Längsschnitt) und hierauf durch die umlaufende Siebbecherkette durchtritt; die der Eintrittseite gegenüberliegende Stirnseite der Becherkette ist vollständig dicht abgeschlossen. Das Siebgehäuse bildet also gleichsam einen umlaufenden Filtersack. Die Entfernung der in diesem Filtersack zurückgehaltenen Stoffe geschieht folgendermassen: Im Innern der Becherkette liegt über Wasser eine Ablaufrinne, in die das in den Bechern liegende gröbere Material, hauptsächlich die schwimmfähigen sog. Rollstoffe, beim Umlaufen auskippen. Die in den Drahtgeweben sitzenden Stoffe werden durch Druckwasser aus mechanisch mit geringem Ausschlag bewegten Spritzdüsenrohren ebenfalls in die Ablaufrinne abgespritzt. Die Siebgewebe aus Phosphorbronze von in der Regel 0,25 mm<sup>2</sup> Maschenweite sind in Messingrahmen gefasst und zwecks

leichter Auswechslung durch wenige Messingmutter-schrauben mit der eigentlichen Becherkonstruktion verbunden. Die Umlaufgeschwindigkeit der Becherkette beträgt 30 bis 50 mm/sec. Auf weitere Einzelheiten der wohldurchdachten Einrichtung kann hier nicht eingetreten werden.

## Wettbewerb für einen allgem. Erweiterungsplan der Stadt Bern und ihrer Vororte.

(Fortsetzung von Seite 209.)

Entwurf Nr. 1, „1. August 33“. Der Erläuterungsbericht ist besonders sorgfältig ausgearbeitet. Den eingehenden Vorschlägen für die Bebauung wurde irrthümlicherweise eine zu niedrige Dichtigkeit zugrunde gelegt, was ein zu weit ausgedehntes Baugebiet ergibt. Durch diese Mängel gelangen die Freiflächen nicht zur vollen Entfaltung. Die Gebiete der Militär-Anstalten auf dem Beudenfeld werden für eine spätere Ueberbauung in Vorschlag gebracht, was abzulehnen ist; zudem wäre die vorgeschlagene Bauzone mit viergeschossiger Ueberbauung zu weitgehend.

Die auf dem Liebefeld in Köniz östlich der Schwarzenburgstrasse und westlich von Bümpliz vorgesehenen Industriegebiete sind nicht erwünscht. Das nahe Heranrücken des Industriegebietes an die Badeanlage in Weyermannshaus ist abzulehnen, ebenso die Vermischung von Wohngebiet und Industrie an der Seftigenstrasse; zudem ist die dort vorgesehene Bauart zu hoch. Die vorgeschlagenen Hochwohnhäuser sind abzulehnen; namentlich ist die Randbebauung mit Hochhäusern um das Industriegebiet Liebefeld grundsätzlich falsch. Der heute noch unüberbaute Teil des Marzilimooses ist für öffentliche Zwecke zu reservieren.

Die Schulhausbauten sind im allgemeinen nicht ungünstig in den einzelnen Quartieren im Zusammenhang mit Grünflächen

untergebracht; es sind aber Mängel festzustellen, wie z.B. die Placierung einer Schulanlage neben dem Güterbahnhof Weyermannshaus und bei einzelnen Schulen deren Lage in bezug auf Besonnung und zur Verkehrsstrasse. — Die beiden Friedhöfe Nord und Süd liegen richtig, sind aber eher zu gross vorgesehen. Die Aufschliessung der einzelnen Quartiere ist auch im Detailplan wenig überlegt.

Das Verkehrsstrassennetz ist in der Hauptsache annehmbar; es weist aber einige Mängel auf: der neue Strassenzug Tiefenaubrücke-Wylerbrücke-Engebrücke-Bremgartenwald ist überflüssig und zudem als westliche Umgehungsstrasse nicht richtig geführt. Der Verfasser macht mehrfach Vorschläge, die sehr weit gehen und entsprechend kostspielig sind, weiss aber, dass solche Lösungen erst einer ferneren Zukunft vorbehalten bleiben. Die zeitliche Aufeinanderfolge der Ausführungen ist sorgfältig geprüft. Gut ist das klare Heraus-



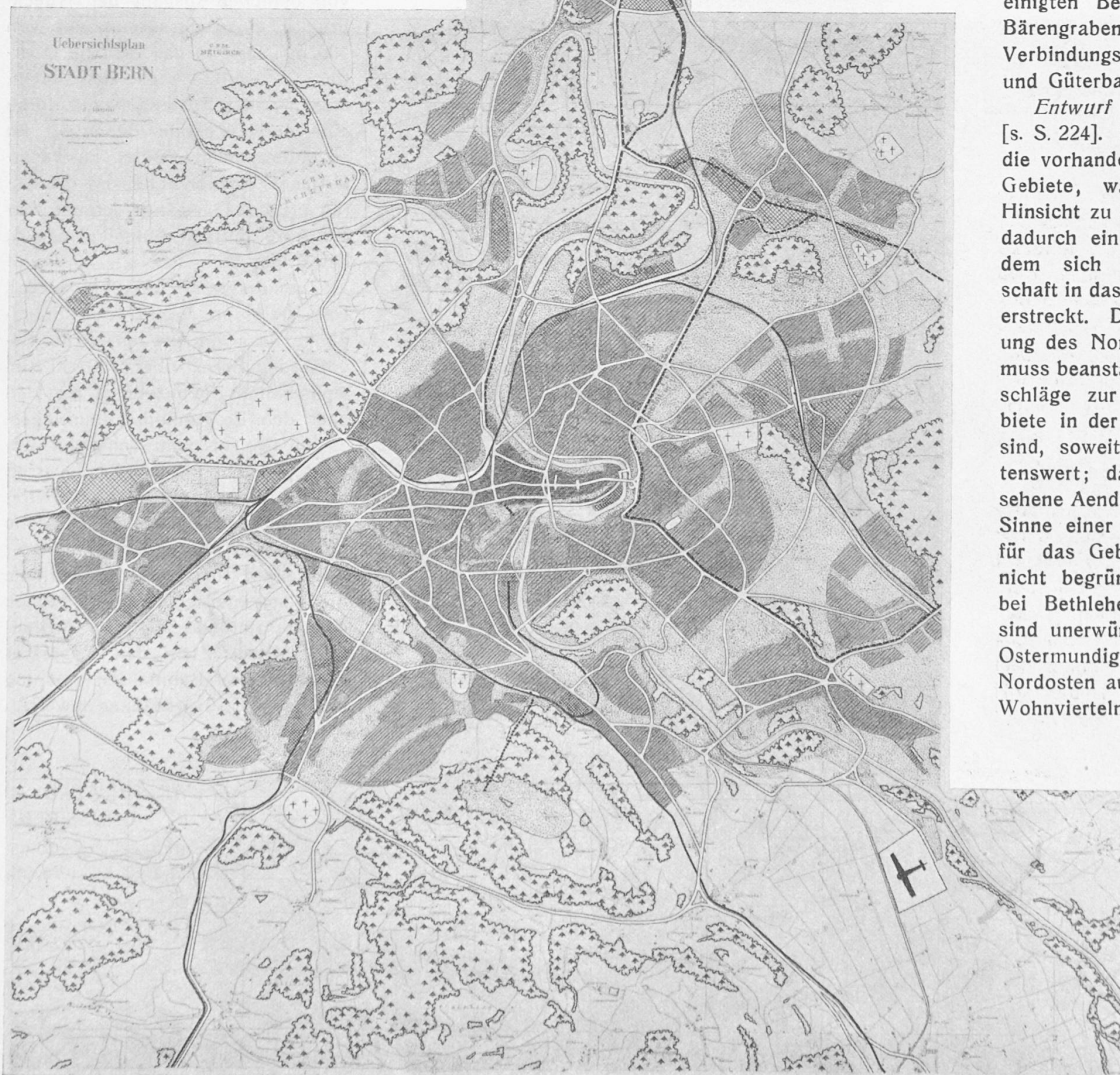
III. Rang ex aequo.  
(6900 Fr.), Entwurf Nr. 1.  
M. Häfeli, Arch., Zürich,  
R. Maillart, Ing.,  
Bern-Zürich,  
und A. Mürset, Arch.,  
Zürich-Höngg.

Einfache Schraffur :  
Wohnbebauung.  
Kreuzschraffur :  
Industrie.  
Punktiert : Grünflächen.  
Gestrichelt :  
aufgehobene Bahnlinie.  
Masstab 1 : 70 000.

stellen der bedeutenden Radialstrassen, denen gegenüber die Umgehungsstrassen mit einer gewissen Zurückhaltung behandelt werden. Die Engebrücke wird damit begründet, dass sie gleichzeitig in anderen Stockwerken für andere Zwecke mitbenutzt werden könne; aber auch damit wird ihr Bau nicht gerechtfertigt. Die südliche Umgehungsstrasse hätte z.T. besser geführt werden können; auch das Strassennetz in Bümpliz gibt zu Beanstandungen Anlass. Die Wiederbelebung der Grauholz- und Papiermühlestrasse als Zufahrtstrasse zur Altstadt ist zu begrüssen; abzulehnen ist die Erstellung einer Rosengartenbrücke nach der Gerechtigkeitsgasse. Der eigenartige Vorschlag einer Turmrampe zur Ueberwindung der Höhendifferenz Bärengraben-Obstberg und zur Aufnahme des Grossverkehrs ist kritisch zu betrachten; solche Lösungen dürfen allerdings nicht grundsätzlich zurückgewiesen werden. Die Verkehrsstrasse am Nordrand der Altstadt ist anzuerkennen.

Die Idee einer Verlegung der Schwarzenburgbahn auf der Strecke Fischermätteli-Köniz auf die Westseite der Strasse ist verkehrs- und betriebstechnisch beachtenswert; dadurch wird das gegenwärtige Bahnstück östlich der Strasse zur ausschliesslichen Verwendung als Industriegeleise verfügbar. Im allgemeinen ist das den Strassenbahnen und dem Omnibusverkehr zugrundegelegte Prinzip richtig. Abzulehnen ist die Aufhebung der Vorortverbindung Gümligen-Worb, für die durch eine Normalbahn Worb-Dorf und Worb-Station kein Ersatz geschaffen werden kann. Die vorgeschlagene Einführung der S. Z. B. in den Bahnhof Bern ist insofern falsch angeordnet, als sie die gleichen Bahnsteige wie die Dekretsbahnen benützt.

Flugplatzverbindungen und Hafenanlage sind richtig angeordnet; ebenso die Parkplätze und Grossgaragen mit den vom Verfasser selbst angebrachten Vorbehalten.



*Entwurf Nr. 13, „Nydegg“.* Der Flächenaufteilungsplan zeigt günstig angeordnete, zusammenhängende Grünflächen, wodurch eine weitgehende Dezentralisation der Siedlungsgebiete erreicht wird. Die Schulhäuser sind im allgemeinen richtig placiert, jedoch in zu geringer Zahl. Ebenso ist die Gesamtfläche für Spielplätze und Schrebergärten ungenügend. Die Industriegebiete sind im allgemeinen richtig verteilt; zu rügen ist die Durchquerung der Industrieflächen in Bümpliz mit einer Verkehrsstrasse und die Ausdehnung des Industriegebietes auf dem Liebefeld westlich der Strasse. Der Bremgartenfriedhof wird teilweise in ein Industriegebiet umgewandelt, dessen Bedienung verkehrs- und betriebstechnisch zu Bedenken Anlass gibt.

Der Bebauungsplan 1:5000 zeigt in seinen Einzelheiten nicht die Qualitäten, die der Flächenaufteilungsplan erhoffen liess. Die Aufschliessungsstrassen weisen viele Windungen auf, die weder aus Verkehrsnotwendigkeiten noch durch das Gelände begründet sind. Die Auswirkungen zeigen sich deutlich im Detailplan von Bümpliz, in welchem die auf das Zentrum hinführenden Strassen eine ungünstige Bauplatzbildung zur Folge haben. Der Dorfkern von Bümpliz wird ohne Rücksicht auf bestehende Gebäude überbaut. Die Bebauung und die Grünstreifen nehmen zu wenig Rücksicht auf den vorhandenen Bestand.

Das Hauptstrassennetz ist im allgemeinen richtig disponiert. Es ist aber zu beanstanden, dass das Wohngebiet Efenau-Muri ohne zwingenden Grund durch den Verkehr gestört wird. Der Verfasser bemüht sich durch eine starke Hebung der Nydeckbrücke den Verkehr zwischen der Altstadt und dem nordöstlichen und östlichen Stadtgebiet zu verbessern; die damit verbundenen Eingriffe in die bestehende Anlage sind nicht zu verantworten. Die Verbindung Schlosstrasse-Bümpliz durch die bestehende Unterführung der Bernstrasse muss beanstandet werden.

Die Zusammenführung der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen beim Bärengraben ist abzulehnen. Eine Verbindungsbahn zwischen Hafen und Güterbahnhof fehlt.

*Entwurf Nr. 19, „11 Uhr 55“* [s. S. 224]. Der Verfasser erweitert die vorhandenen, z. T. überbauten Gebiete, was in wirtschaftlicher Hinsicht zu begrüssen ist; er erhält dadurch ein lockeres Gebilde, bei dem sich die unberührte Landschaft in das Siedlungsgebiet hinein erstreckt. Die zu starke Ueberbauung des Nordabhanges des Gurten muss beanstandet werden. Die Vorschläge zur Herabzonung der Gebiete in der Nähe des Stadtkernes sind, soweit durchführbar, beachtenswert; dagegen ist die vorgesehene Aenderung der Bauklasse im Sinne einer Erhöhung der Bauten für das Gebiet des Kirchenfeldes nicht begründet. Industriegebiete bei Bethlehem und Klein-Wabern sind unerwünscht; das Gebiet bei Ostermundigen ist zu weit nach Nordosten ausgedehnt und von den Wohnvierteln nicht getrennt. Nicht

III. Rang ex aequo  
(6900 Fr.), Entwurf Nr. 13.

Verfasser:  
P. Schwendimann, Arch.,  
und H. Rüfenacht, Arch.,  
Bern.

Masstab 1:70000.  
Signaturen s. S. 222.

ausgewertet ist das Terrain nördlich des Güterbahnhofes Wyler für Industriezwecke. Neue Schulhausanlagen sind in genügender Zahl vorhanden, günstig verteilt und gut placiert. Während die Gesamtfläche der Friedhöfe ausreichend ist, genügt die vorgesehene Fläche für öffentliche Spielplätze und Schrebergärten nicht. Die im Detailplan dargestellte Parzellierung für die offene Bebauung ist in der dargestellten Form nicht annehmbar. Die zahlreichen Einmündungen der Wohnstrassen in die Verkehrstrassen sind zu beanstanden und widersprechen dem vom Verfasser im Erläuterungsbericht aufgestellten Grundsatz. — Die weitgehende Umgestaltung des Zentrums von Bümpliz ist nicht berechtigt und nicht wirtschaftlich.

Die Führung der Hauptstrassenzüge ist gut studiert und entspricht im allgemeinen den aus dem Wettbewerb sich ergebenden Leitsätzen. Dagegen überschätzt der Verfasser die Bedeutung des Verkehrs und opfert ihm Werte, die geschont werden müssen. Die Verwendung des Areals des Burgerspitals für Parkplätze ist als unwirtschaftlich abzulehnen. Die Beschränkung der Strassenbahn auf wenige Ausfallstrassen widerspricht den Bedürfnissen des Spitzenverkehrs. Die Dezentralisation der Tramdepots und ihre Verlegung an die Linienenden ist als unwirtschaftlich und aus betriebstechnischen Gründen abzulehnen. Auch die Omnibusgarage in Bethlehem ist ungünstig situiert. Der Verfasser opfert einen Teil der Weltpostdenkmal-Anlage einem Abstellplatz für Omnibusse.

Die Führung der Hafenbahn nach Riedbach ist abzulehnen. Entwurf Nr. 22, „Die Hauptstrasse“. Das Charakteristikum dieses Entwurfs liegt in der starken Auflockerung des gesamten Gebietes, was als richtig zu bezeichnen ist. Das Bestreben, die Landschaft möglichst gegen den Stadtkern hineinzuziehen, ist anzuerkennen. Zu beanstanden ist jedoch — was im Flächenaufteilungs-

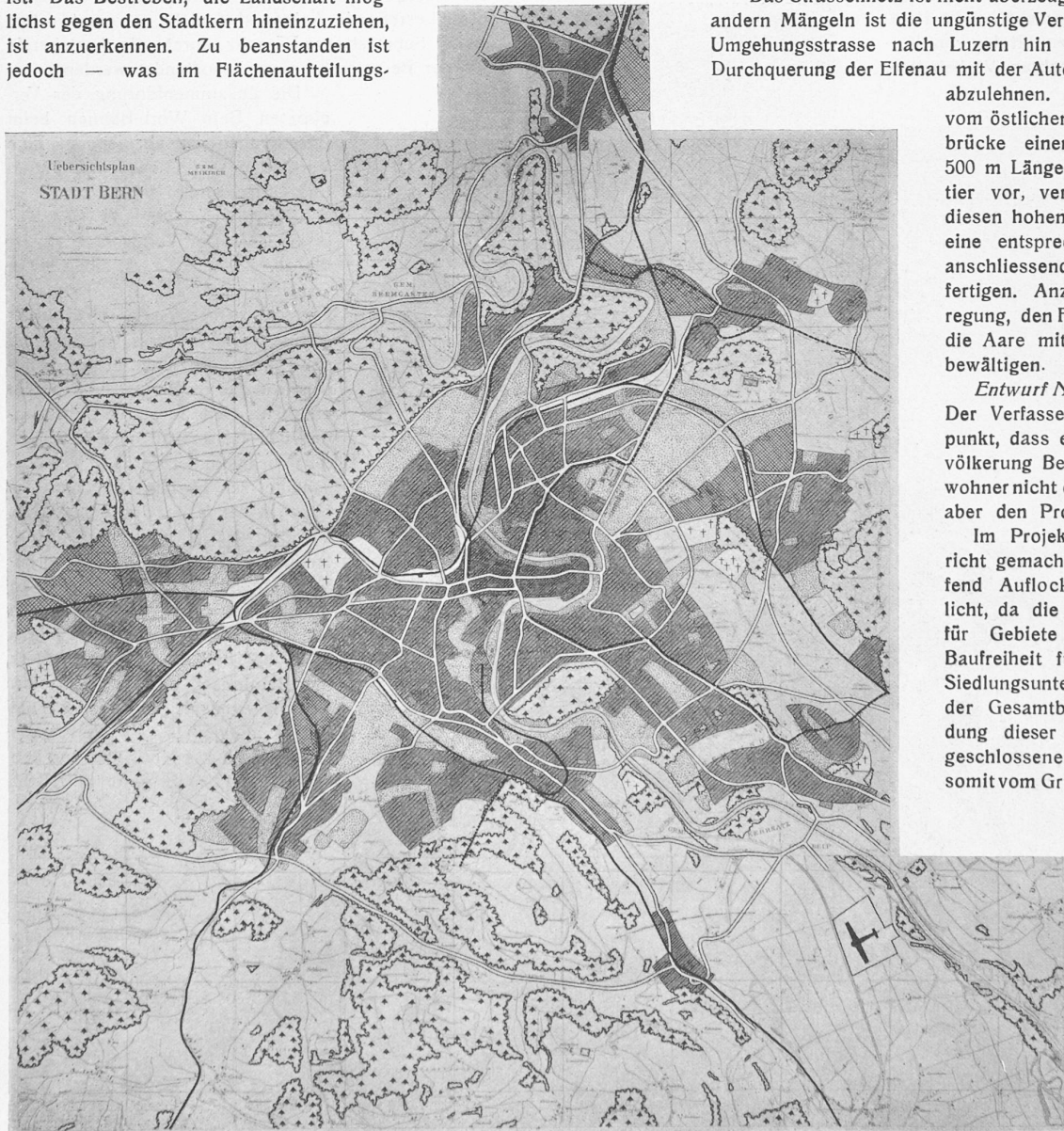
plan nicht genügend erkenntlich gemacht ist — dass diese Grünflächen in wesentlichen Teilen durch schon vorhandene Bebauung beeinträchtigt werden. Wenn auch die weitgehende Verwirklichung des Zeilenbaues zu begrüßen wäre, so kann doch nicht auf die offene Bebauung im angegebenen Masse verzichtet werden. Der Verfasser hat sich in diesem Zusammenhang die Aufschliessung der Baugebiete etwas leicht gemacht.

Hinsichtlich der Industriegebiete ist das Areal bei Kehrsatz in landschaftl. Beziehung und mit Rücksicht auf den Flugplatz Belpmoos abzulehnen. Die vorgeschlagene Bebauung mit Querriegeln senkrecht zur Laupenstrasse bedingt die Beseitigung eines mit wertvollen Bauten bestellten Viertels. Ebenso erscheint die 30 m hohe Bebauung beidseitig des Bubenbergsplatzes und im Anschluss an das Altstadtgebiet mit der Heiliggeistkirche im Masstab übertrieben. Es fehlt die Eintragung der Bauklassen im Plan 1:5000. Obschon der Verfasser in seinem Bericht am Zonenplan der Bauordnung festhalten will, so hätte er die Zonen doch im Plan eintragen sollen, um so mehr, als die Ueberbauungsvorschläge nicht überall mit der Bauordnung übereinstimmen. Neue Schulhäuser und öffentliche Spielplätze sind nicht in genügender Anzahl vorhanden. Das selbe trifft auf die Friedhöfe zu, vor allem im Westen der Stadt. Ueber Schrebergärten werden mit Ausnahme des Detailplanes im Projekt keine Angaben gemacht. Das Strandbad im Marzillimoos ist in seinem Ausmass wegen der vorhandenen Bebauung undurchführbar. Entgegen andern Entwürfen findet der Verfasser eine natürliche und ungezwungene Lösung für die Einführung der neuen Strassen in den Dorfkern von Bümpliz und für die Einfügung des Schlosses.

Das Strassenetz ist nicht überzeugend entwickelt. Neben andern Mängeln ist die ungünstige Verbindung der südlichen Umgehungsstrasse nach Luzern hin zu beanstanden. Die Durchquerung der Elfenau mit der Autostrasse nach Thun ist abzulehnen. Der Verfasser sieht vom östlichen Ausgang der Nydeckbrücke einen Strassentunnel von 500 m Länge in das östliche Quartier vor, versteht es aber nicht, diesen hohen Kostenaufwand durch eine entsprechende Bebauung im anschliessenden Gebiet zu rechtfertigen. Anzuerkennen ist die Anregung, den Fussgängerverkehr über die Aare mittelst billiger Stege zu bewältigen.

Entwurf Nr. 27, „Stop“ [s. S. 226]. Der Verfasser vertritt den Standpunkt, dass ein Anwachsen der Bevölkerung Berns über 150 000 Einwohner nicht erwünscht sei, fügt sich aber den Programmbestimmungen.

Im Projekt sind seine im Bericht gemachten Vorschläge betreffend Auflockerung nicht verwirklicht, da die vorgesehene Bauzone für Gebiete mit unbeschränkter Baufreiheit für grosse einheitliche Siedlungsunternehmungen gerade der Gesamtbebauung bei Anwendung dieser Zone den Charakter geschlossener Baumassen gibt und somit vom Grundgedanken abweicht.



#### WETTBEWERB GROSS-BERN

III. Rang ex aequo  
(6900 Fr.), Entwurf Nr. 19.

Verfasser:  
Egidius Streiff, Arch.,  
Zürich.

Masstab 1 : 70 000.  
Signaturen s. S. 222.

Schulhäuser, Spielplätze, Friedhöfe und Schrebergärten genügen den Anforderungen des Programms nicht. Die allzu schematische Durchbildung des Reihenhausbauens im Detailplan kann nicht befriedigen.

Die Verkehrsanlagen sind unter sehr starker Betonung der Wirtschaftlichkeit und unter guter Berücksichtigung alles Vorhandenen bescheiden, aber gut entwickelt.

Für die östliche Umgehungsstrasse wird der Zug: bestehende Tiefenaubrücke - neue Brücke im Wyler und gestreckt nach Südost bis Wittgkofen, vorgeschlagen. Die vorgesehene Brücke ist an unrichtiger Stelle. Der Verkehrszug wird überdies durch zukünftiges Baugebiet durchgeleitet. Ein Ausbau der Grauholzstrasse würde dem gleichen Zwecke besser dienen und dadurch eine Teilung des Verkehrs Zollikofen-Worblauen ermöglichen. Der Verfasser bezieht aber die Grauholzstrasse nicht in das System der Radialstrassen ein. Statt dessen schlägt er eine Strassenführung durch eine Wylerbrücke - altes Bundesbahntrasse - Lorrainebrücke nach dem Bahnhof vor. Dieser Strassenzug ist zu beanstanden, da er keine Entlastung des Bahnhofplatzes bringt. Die geringe Brückenzahl ist hervorzuheben. Auf je eine Brücke im Zuge der Kirchenfeldstrasse und in der Verlängerung der Thormannstrasse wird verzichtet. Der Verfasser macht den Versuch, diese beiden Hochbrücken durch eine Tiefbrücke, also eine relativ billige Anlage, im Zuge der Jubiläumsstrasse, zu ersetzen. Diese Lösung genügt jedoch den Verkehrserfordernissen nicht.

Das Netz der Vorortbahnen, der Strassenbahnen und des Omnibusses ist in den Plänen nur angedeutet. Im Erläuterungsbericht erklärt der Verfasser, dass das Tracé der bestehenden Vorortbahnen beibehalten wird; dadurch ist die wünschbare Entlastung des

Stadtverkehrs von den Vorortbahnen ausgeschlossen. Ein genereller Vorschlag für die Hafenanlage fehlt.

Da gestützt auf die „Leitsätze“ kein Entwurf eine in jeder Beziehung hervorragende und einwandfreie Gesamtlösung darstellt, wurde von der Erteilung eines I. Preises abgesehen. In Abwägung der Vorzüge und Mängel der in engerer Wahl verbliebenen Projekte sind diese in zwei Ranggruppen eingeteilt worden: Drei zweite Preise im gleichen Rang mit je 8500 Fr. für Projekt Nr. 9, 25 und 32 und fünf dritte Preise im gleichen Rang mit je 6900 Fr. für Projekt Nr. 1, 13, 19, 22 und 27.

Nach den Wettbewerbsbestimmungen sind ausser den prämierten Projekten noch eine Anzahl weiterer Projekte, die bemerkenswerte Lösungen einzelner städtebaulicher Aufgaben enthalten, anzukaufen. Das Preisgericht ist der Auffassung, dass mit Rücksicht auf die grosse Arbeit, die allen Wettbewerbern durch die Aufstellung der Projekte erwachsen ist, dieser Bestimmung in weitgehender Weise nachgelebt werden soll. Es hat deshalb beschlossen, sieben Projekte anzukaufen, nämlich Nr. 30, 6, 12, 18, 26, 38 und 40. Für den Ankauf werden folgende Summen festgesetzt: 3000 Fr. für Projekt Nr. 30 und je 2000 Fr. für die Projekte Nr. 6, 12, 18, 26, 38 und 40.

Die Eröffnung der Umschläge für die prämierten Entwürfe ergibt folgende Verfasser:

**1. Rang:** Entwurf Nr. 9: F. Steiner, Dipl. Ing., Bern, und Kessler & Peter, Architekten, Zürich.

Entwurf Nr. 25: Arch. C. Hubacher, W. M. Moser, E. Roth, R. Steiger [auf S. 208 letzter Nr. irrtümlicherweise nicht aufgeführt. Red.], R. Winkler und M. E. Häfeli, alle in Zürich.

Entwurf Nr. 32: R. Braillard, Arch., Lausanne, und C. Lippert, Arch., Zürich.

**2. Rang:** Entwurf Nr. 1: Max Häfeli, Arch., Zürich, R. Maillart, Ing., Bern-Zürich, und Alfred Mürset, Arch., Höngg/Zürich.

Entwurf Nr. 13: Paul Schwendimann, Arch., und Herm. Rüfenacht, Arch., beide in Bern.

Entwurf Nr. 19: Egidius Streiff, Arch., Zürich.

Entwurf Nr. 22: J. Schütz und E. Bosshard, Architekten, Zürich.

Entwurf Nr. 27: Hermann Blaser, Architekt, Solothurn.

Bern, den 25. September 1933.

Das Preisgericht:

H. Lindt, Baudirektor I, W. Bösiger, R. Grimm, A. Acatos, O. Blum, C. van Eesteren, K. Hippenmeier, A. Hoehel, K. Keller, O. Salvisberg, H. Christen, F. Hiller, A. Reber, K. Moor, A. Bodmer.

Als Verfasser der zum Ankauf empfohlenen Entwürfe haben sich gemeldet und sind mit dem Ankauf einverstanden:

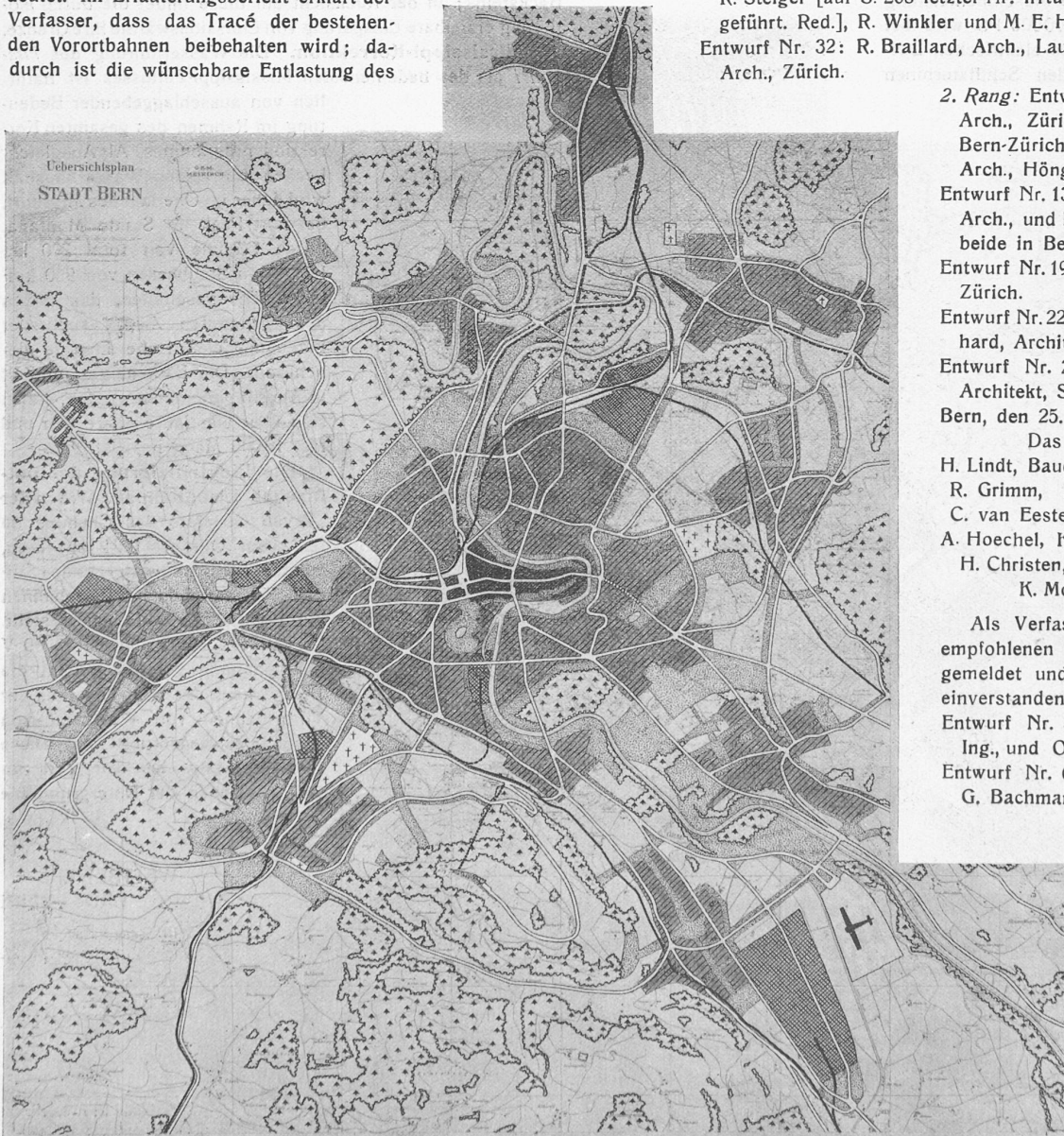
Entwurf Nr. 30: Dr. H. E. Gruner, Ing., und Otto Senn, Arch., Basel.

Entwurf Nr. 6: W. Schwegler und G. Bachmann, Dipl. Arch., Zürich.

III. Rang ex aequo.  
(6900 Fr.), Entwurf Nr. 22.

Verfasser:  
J. Schütz & E. Bosshard,  
Architekten, Zürich.

Masstab 1 : 70 000.  
Signaturen s. S. 222.



Entwurf Nr. 12: Arch. W. v. Gunten und Ing.-Bur. Losinger & Cie., A.-G., Bern.

Entwurf Nr. 18: Stadtbaumstr. Max Türler, Dipl. Arch. Armin Meili. Mitarb.: Hans Siegwart, Dipl. Ing., alle in Luzern.

Entwurf Nr. 26: Architekten von Sinner & Beyeler, Bern.

Entwurf Nr. 38: Architekten E. Schindler u. A. v. Waldkirch, Zürich.

Entwurf Nr. 40: Stadtbaumeister P. Trüdinger, St. Gallen.

[Zum Schluss werden wir in nächster Nummer die „Leitsätze“ folgen lassen, die das Preisgericht als Quintessenz seiner Erkenntnisse aus dem Wettbewerbsergebnis zusammengestellt hat].

## MITTEILUNGEN.

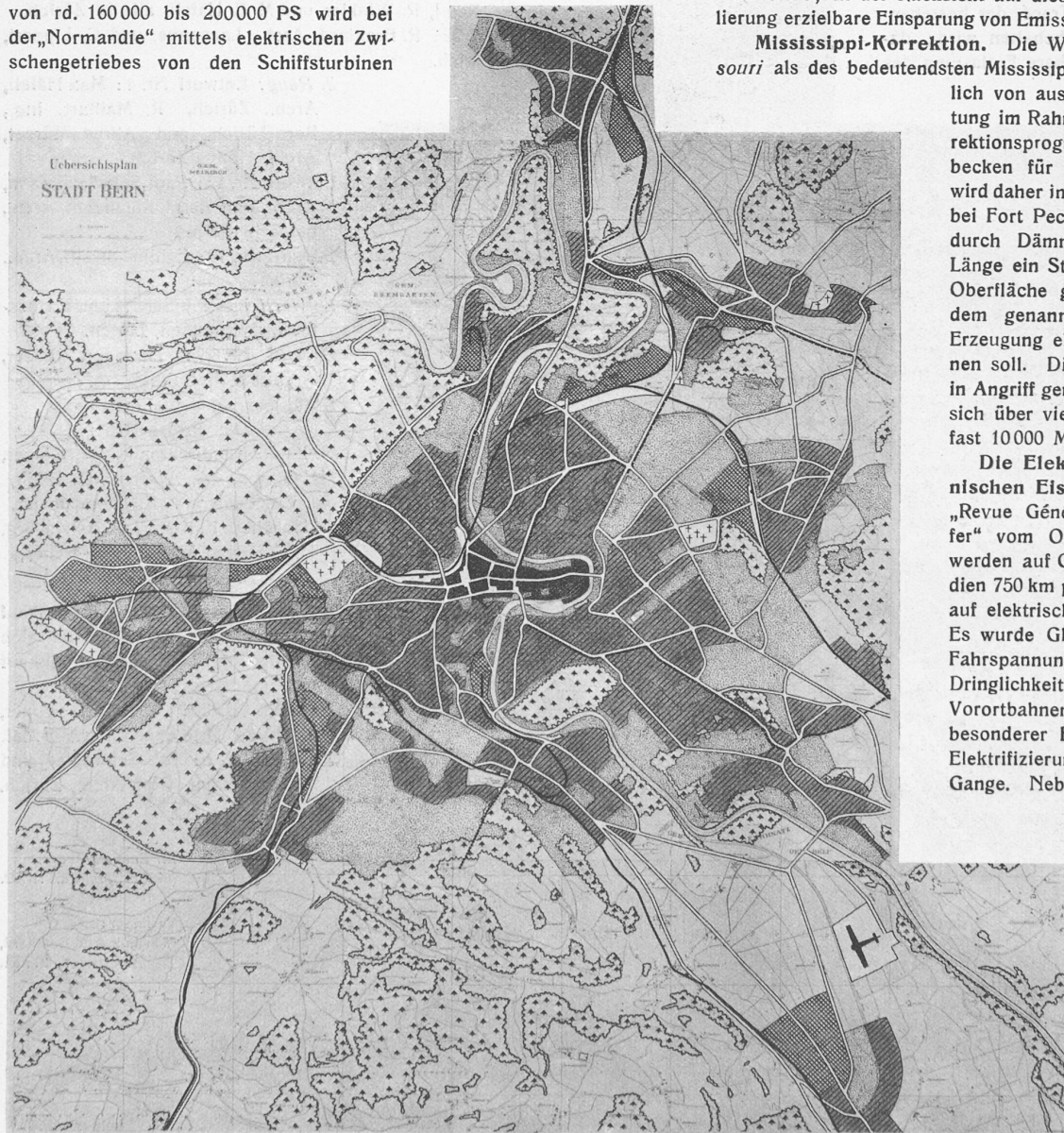
**Die Paketboote „Normandie“ und „Queen Mary“.** Dem Stapellauf des in unserer Mitteilung auf S. 26 von Bd. 101 kurz beschriebenen französischen grössten Paketbootes „Normandie“ ist im Abstand von fast zwei Jahren der Stapellauf des grössten englischen Paketbootes „Queen Mary“ der Cunard-White Star Line am 26. September 1934 in Clydebank (bei Glasgow) gefolgt. In „Génie Civil“ vom 6. Oktober 1934 gibt O. Quéant eine Beschreibung der „Queen Mary“, deren Hauptdaten mit jenen der „Normandie“ verglichen werden. Da die „Queen Mary“ erst 1936, die „Normandie“ 1935 vollendet sein wird, so sind die Displacement-Gewichte vorerst nur approximativ, mit rund 76 000 t und rund 73 000 t bekannt; die Längen betragen 313,75 m und 310,0 m. Die beiden Schiffe sind in der Form, in der Geschwindigkeit (Maximum 57 bis 59 km/h) und in der allgemeinen Disposition praktisch übereinstimmend. Die Maschinenleistung von rd. 160 000 bis 200 000 PS wird bei der „Normandie“ mittels elektrischen Zwischengetriebes von den Schiffsturbinen

auf die vier Propeller (von je 23 t Gewicht) übertragen. Bei der „Queen Mary“ erfolgt die Uebertragung auf deren vier Propeller (von je 35 t Gewicht) mittels Zahnrädern. Den Ergebnissen dieser beiden, hier unter so übereinstimmenden Bedingungen konkurrierenden Uebertragungsmittel wird man mit besonderem Interesse entgegensehen. Der Dampferzeugung, der für beide Paketboote die Spannung von 28 kg/cm<sup>2</sup> zu Grunde gelegt wurde, dient bei der „Normandie“ eine Batterie von 24 Kesseln, bei der „Queen Mary“ eine solche von 29 Kesseln.

**Die Wärme-Isolierung von Martinöfen.** Die Wärme-Isolierung von metallurgischen Öfen hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Indessen ist der Einfluss dieser Isolierung auf die Haltbarkeit der Ofenwände kein unbedingt vorteilhafter. Nach amerikanischen Quellen berichtet „Génie Civil“ vom 11. August 1934 über Versuche und Erfahrungen, die im Hüttengebiet von Pittsburgh gemacht wurden. So wurden die Temperaturen an den Wänden zweier Martinöfen von 345 mm Wandstärke gemessen, von denen der eine keine Wärme-Isolierung hatte, der andere mit einer solchen aus gepresster Schlackenwolle von 10 cm Dicke versehen war. Bei einer Schmelzungstemperatur von 1700° im Ofeninneren und einer umgebenden Lufttemperatur von 38° erreichte die Aussenwand des ersten Ofens eine Temperatur von 232°; die äussere Isolierhülle des zweiten Ofens eine solche von nur 149°, so dass nur etwa halb so viel Wärme abfloss wie beim ersten Ofen. Dabei war aber die unmittelbar unter der Isolierung liegende Aussenwand des zweiten Ofens 1205° warm, seine mittlere Wandtemperatur daher viel höher — wohl zum Nachteil der Festigkeit des Backsteins; in der Rücksicht auf diese findet die durch Isolierung erzielbare Einsparung von Emissionswärme ihre Grenze.

**Mississippi-Korrektion.** Die Wasserführung des Mississippi als des bedeutendsten Mississippi-Zuflusses ist natürlich von ausschlaggebender Bedeutung im Rahmen des gesamten Korrektionsprogrammes. Als Ausgleichsbecken für seinen Wasserhaushalt wird daher im Oberlauf des Missouri, bei Fort Peck im Staate Montana, durch Dämme von total 290 km Länge ein Staubecken von 900 km<sup>2</sup> Oberfläche geschaffen, das neben dem genannten Zweck auch der Erzeugung elektrischer Energie dienen soll. Die Bauten, die zur Zeit in Angriff genommen werden, sollen sich über vier Jahre erstrecken und fast 10 000 Mann beschäftigen.

**Die Elektrifizierung der polnischen Eisenbahnen.** Wie in der „Revue Générale des Chemins de fer“ vom Oktober 1934 zu lesen, werden auf Grund eingehender Studien 750 km polnischer Eisenbahnen auf elektrischen Betrieb umgestellt. Es wurde Gleichstrom mit 3000 V Fahrspannung gewählt, wobei die Dringlichkeit der Elektrifizierung der Vorortbahnen von Warschau von besonderer Bedeutung war. Diese Elektrifizierung ist zur Zeit im Gange. Neben der Untergrundlinie



### WETTBEWERB GROSS-BERN

III. Rang ex aequo  
(6900 Fr.), Entwurf Nr. 27.

Verfasser:  
H. Blaser, Arch.,  
Solothurn.

Masstab 1 : 70 000.  
Signaturen s. S. 222.