

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 3

Sonstiges

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: 02.04.2025

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

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Central-Museum in Genf.¹⁾

(Mit einer Tafel.)

I.

Am 22. Juni ist dieser zweistufige Wettbewerb zum Abschluss gelangt. Das Preisgericht hat von den fünf Entwürfen der engeren Konkurrenz den des Herrn Architekten *Marc Camoletti* in Genf in die erste Linie gestellt. Wir legen unserer heutigen Nummer eine Tafel mit Abbildungen der Hauptfassade und einer perspektivischen Ansicht des Entwurfes bei, dessen Grundriss-Anordnung aus der Wiedergabe der hauptsächlichsten Grundrisse auf Seite 31 ersichtlich ist.

Wir setzen voraus, dass denjenigen Lesern unserer Zeitschrift, die dem Verlauf des Wettbewerbes nicht näher gefolgt sind, eine kurze Rekapitulation der verschiedenen Phasen desselben willkommen sei: Das Central-Museum hat die Bestimmung die bisher in mehreren Gebäuden der Stadt Genf untergebrachten Museen zu vereinigen. Die Ausschreibung des Wettbewerbes erfolgte im September letzten Jahres mit Einlieferungsfrist bis zum 15. Dezember. Als Bauplatz war das nahezu quadratische Grundstück „des Casemates“ in der Nähe der Sternwarte auszersehen; die Bausumme war auf 1 700 000 Fr. beschränkt und es wurde den Bewerbern, mit Rücksicht auf die verhältnismässig geringen Mittel, eine einfache Architektur ohne luxuriöse dekorative Ausgestaltung empfohlen. Inwiefern dies beherzigt wurde, mögen unsere Leser selbst entscheiden. Zu dem ersten Wettbewerb, an dem sich alle schweizerischen Architekten beteiligen konnten, wurden Darstellungen im Masstab von 1:250 verlangt. Im Oktober wurde das Programm durch genauere Angaben über die vorgesehene und für spätere Bedürfnisse zu reservierende Bodenfläche ergänzt und im November die Einlieferungsfrist bis zum 30. Dezember erstreckt. Auf diesen Zeitpunkt liefen 43 Entwürfe ein, von denen die der HH. de Morsier & Weibel, Marc Camoletti, Edmund Fatio, Saulnier & Bordigoni in Genf und Regamey & Meyer in Lausanne zur engeren Konkurrenz zugelassen wurden. Am 5. Februar erliess sodann das Preisgericht ein Reglement für den zweiten Wettbewerb, nach welchem die Bewerber sämtliche Fassaden, Grundrisse und zwei Schnitte im Masstab von 1:100, ferner je zwei Travées in 1:20 und einen begleitenden Bericht bis zum 15. Mai ausarbeiten und einzuliefern hatten. Nach der Beurteilung des Preisgerichtes war eine acht-tägige öffentliche Ausstellung, sowohl der preisgekrönten, als der zum ersten Wettbewerb eingelieferten Entwürfe vorgesehen, die dann auch vom 22. bis 28. Juni im „Palais électoral“ stattgefunden hat.

Miscellanea.

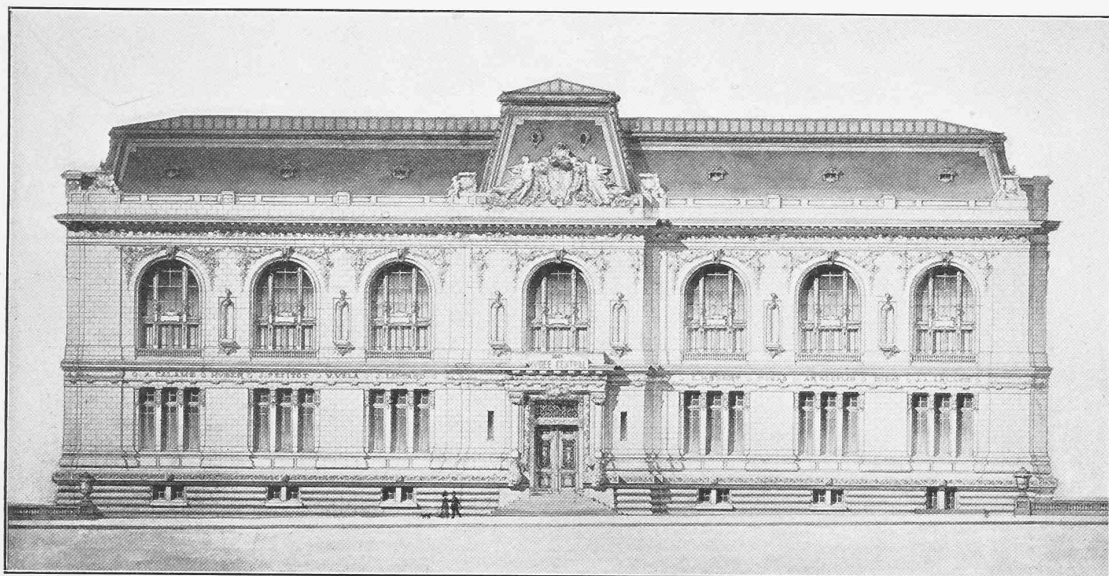
Elektrische Leitung von grosser Spannweite. Beim Erstellen des Elektrizitätswerkes, das die am Yuba-Flusse gewonnene Energie nach Oakland und an die Bucht von St. Francisco in Kalifornien auf eine Entfernung von mehr als 200 km liefert, bot — nach einem Bericht des «Electrical World and Engineer» — die grösste Schwierigkeit die Herstellung der Luftleitung über die Meerenge von Carquinez, die an der schmalsten Stelle beinahe einen Kilometer breit ist. Da ein Unterseekabel nicht wie die Luftleitung die verkettete Spannung von 60000 Volt übernehmen konnte und es nötig gewesen wäre, durch Transformatoren die Spannung an dem einen Ufer herab- und am anderen wieder hinaufzusetzen, entschloss man sich, eine Luftleitung in einer grossen Spannweite über den Meeresarm zu führen. Die grösste Windgeschwindigkeit, welche für dieses Projekt in Rechnung zu ziehen war, ist 33 m in der Sekunde. Um die vorgeschriebene lichte Höhe von 60 m über Hochwasser einzuhalten, mussten mit Ausnutzung natürlicher Bodenerhöhungen zwei Kabeltürme errichtet werden, von denen jener am Nordufer 67 m und der unweit des südlichen Ufers des Meeresarmes gelegene 20 m hoch wurden. Der Abstand der beiden Türme bezw. die freie Länge des Kabels beträgt

¹⁾ Bd. XXXVI S. 127, 167, 177, Bd. XXXVII S. 29 und 290.

1320 m mit einer Einsenkung von 30 m in der Mitte. Die Leitung besteht aus vier Stahldrahtkabeln, von denen jedoch nur drei für die Uebertragung des Drehstromes verwendet werden und das vierte als Reserve dient. Das Gewicht jedes Kabels ist 3150 kg. Auf den Türmen sind die Kabel über die üblichen Sättel mit Rolle geführt und jenseits der Türme, unter Einschaltung einer isolierenden Kuppelung fest verankert. Die Sättel selbst sind auf besonderen Porzellan-Isolatoren gelagert. Für den Schängel-Isolator zwischen Kabel und Verankerung hat sich jedoch Porzellan nicht bewährt. Nach verschiedenen Versuchen ist es gelungen, einen Isolator aus Mikanit herzustellen, der in mechanischer und elektrischer Beziehung genügt. Der einzige Uebelstand war der, dass Oberflächenleitung eintrat, infolge deren der Lack, mit dem die einzelnen Lagen von Glimmer zusammengehalten werden, an der Oberfläche oxydierte und diese etwas leitend machte. Um diese Schwierigkeit zu umgehen, ist der Mikanit-Isolator an der Oberfläche noch mit Oel und Porzellan umkleidet worden. Die Verbindung der Landlinien mit den Spannkabeln erfolgt an jedem Ufer in einem Schalthäuschen, das mit Schalthern derart ausgerüstet ist, dass jedes Spannkabel mit jeder der drei Luftleitungen elektrisch verbunden werden kann. Es ist auf diese Weise möglich gemacht, das Reserve-Spannkabel sofort in Betrieb zu setzen, wenn eines der anderen versagt.

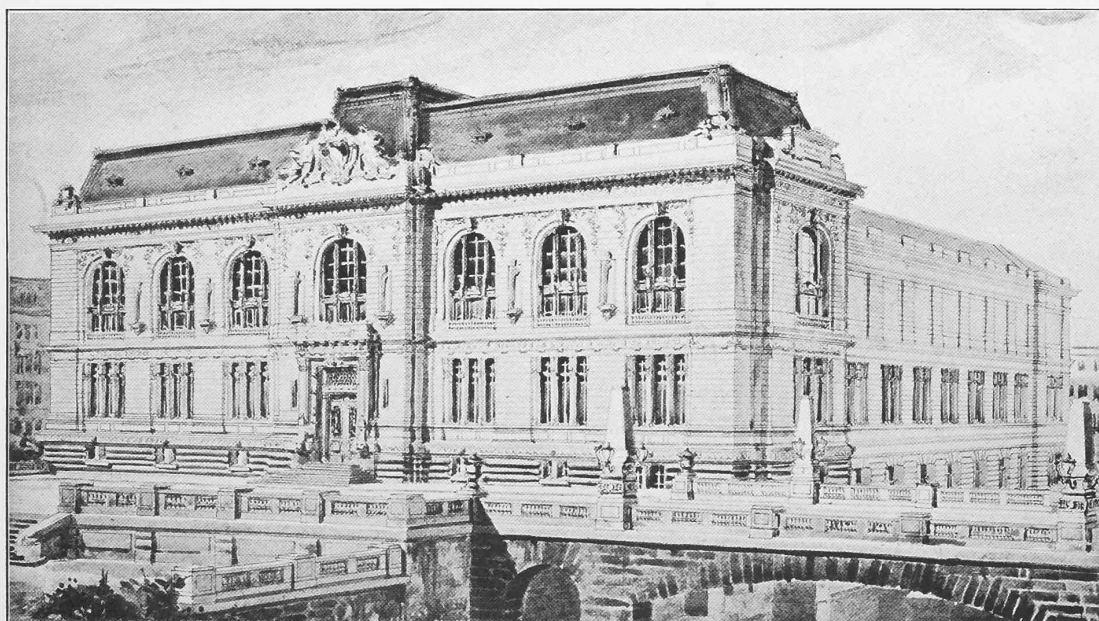
Trinkwasser aus Urgestein. Wie die Erfahrungen bei den bergmännischen Betrieben und den grossen Tunnelbauten zeigen, ist Wasser auch im festen Urgebirge anzutreffen. Ein Verdienst Professor Norden-skjolds ist es darauf hingewiesen zu haben, dass man in der Nähe der Meeresküste erwarten dürfe, dieses Wasser als Trinkwasser verwenden zu können, weil das durch die Spalten des Gebirges eindringende Wasser — auch wenn es ursprünglich nicht zum Trinken geeignet war, wie z. B. Meerwasser — auf seinem engen, gewundenen und nur langsam zurückzulegenden Wege eine Reinigung erfahre, indem die Bestandteile des Gesteins mit denen des Wassers in Wechselwirkung treten. Diesem Rate folgend hat eine in Schweden gebildete Gesellschaft nun, wie in der Berg- und Hütten-Zeitung berichtet wird, bereits 100 Bohrlöcher nach dem Diamantbohrverfahren abgeteuft, die fast alle durch befriedigende Ergebnisse erfreuten, indem die Brunnen mit wenigen Ausnahmen die berechnete Wassermenge von 500—1000 l in der Stunde ergaben; einige Brunnen lieferten sogar 4000 l. Als grösster Erfolg aber darf die Bohrung im Gefängnis zu Abo in Finland gelten. Diese Anstalt liegt nämlich in 35 m Höhe über dem Meeresspiegel auf einem Hügel und die Herbeischaffung des Wassers, das von den Gefangenen aus den verschiedenen, in der Umgegend befindlichen Brunnen geholt werden musste, war mit grossen Schwierigkeiten verknüpft, da diese Brunnen meist unzulänglich waren. Die vorgenommene Diamantbohrung verschaffte zunächst einen Liter Wasser in der Minute aus 45 m Tiefe; darauf setzte man die Bohrung fort und erhielt bei 53 m zwei Liter in der Minute und schliesslich war bei 75 m Tiefe der Wasserzufluss so reichlich, dass man täglich 12 000—14 000 l pumpen konnte. Das Wasser besitzt im Winter wie im Sommer gleichmässig die Temperatur von +7°, ist klar und farblos und enthält weder Ammoniak noch organische Bestandteile; chemischen Analysen zufolge finden sich in ihm nur 0,25 ‰ feste Bestandteile.

Die Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel wurde am 23. Mai feierlich eröffnet und gleichzeitig ein zweites Teilstück derselben, die Strecke Zoologischer Garten-Vohwinkel dem Betriebe übergeben, während bekanntlich die erste Teilstrecke Zoologischer Garten-Kluse seit März 1901 befahren wird. Die neu hinzugekommene Strecke unterscheidet sich von der Linie Zoologischer Garten-Kluse dadurch, dass sie dem Laufe der Wupper folgt, während jene über die Hauptstrasse von Sonnborn und Vohwinkel geführt ist, weil sich die Wupper hier mehr von dem bebauten Gelände entfernt. Der Endpunkt der Bahn liegt zunächst dem Empfangsgebäude des Bahnhofes Vohwinkel. Während die eisernen Stützen, auf denen der Längsträger der Schwebebahn ruht, auf der Flussstrecke von den Ufern ausgehend gegeneinander geneigt angeordnet sind, wird die Bahn über der erwähnten Hauptstrasse durch beidseitig der Fahrbahn am Rande des Bürgersteigs errichtet, je paarweise portalartig miteinander verbundene Ständer getragen. Es ist somit die ganze Strassenfahrbahn frei gelassen. Das Tragwerk der Längsträger ist von der ausführenden Gesellschaft der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg auf der ganzen Strecke gleich ausgeführt. Die Linie ist vom Zoologischen Garten bis Vohwinkel 3 km und vom Zoologischen Garten bis Kluse 4,6 km lang, der noch ausstehende Anschluss nach Barmen wird 5,7 km Länge erhalten. Im ganzen sind 20 Haltestellen in Abständen von 320 m bis 1000 m vorgesehen. Die Strecke Vohwinkel-Kluse wird in 22 Minuten durchfahren. Das gesamte Eisengewicht der Konstruktion beläuft sich für die Wupperstrecke auf 1140 kg und für die Landstrecke auf 1065 kg für den lfd. m.



Haupt-Fassade.

1:500.



Perspektive.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Central-Museum in Genf.

Erster Preis. — Merkzeichen: Helm 1602. Verfasser: *Marc Camoletti*, Arch. in Genf.

Seite / page

32 (3)

leer / vide /
blank

«Initiative für eine vereinigte elektrische Bahn Chur-Arosa und Surava.» Unter diesem Titel verbreitet ein Herr *J. Lardelli* in Chur eine Druckschrift, in der das Projekt einer elektrischen Bahn von Chur nach Grida (kleine Ortschaft oberhalb Chur auf Quote 940) und von dort einerseits über Prada und Tschierschen nach Arosa, anderseits über Malix, Churwalden, Parpan, die Lenzerheide, Brienz nach Surava (Station der Rhätischen Bahn) beschrieben und für dasselbe Stimmung zu machen versucht wird. Wir hätten dieses unfachmännische und oberflächliche Machwerk unbeachtet gelassen, wenn nicht am Eingang desselben folgender Passus zu finden wäre: «Die Redaktion der Schweiz. Bauzeitung unter Leitung des Herrn Ingenieur A. Waldner in Zürich hat, auf eine Anfrage, mein Princip als richtig anerkannt und mir das Mittel der Annonce — in Hauptblättern der Schweiz — hierzu empfohlen.» Unser ganzer Verkehr mit dem uns unbekanntem Herrn *J. Lardelli* beschränkte sich darauf, dass wir ihm auf eine schriftliche Anfrage, betreffend die Finanzierung des uns damals nicht bekannten Projektes, die Benutzung des Anzeigeteiles schweizerischer Hauptblätter empfohlen hatten. Dass wir sein Princip (!) als richtig anerkannt, ist eine Unwahrheit.

Ueberbrückung des kleinen Belt. Von Seite der dänischen Regierung ist die Ueberbrückung des kleinen Belt, der das Festland von Dänemark (Jütland) von der Insel Fünen trennt, beschlossen worden. Die Brücke soll über dem Wasser eine Spannweite von 640 m und — mit Inbegriff der an beiden Uferseiten zur Gewinnung des Terrainniveaus herzustellenden Fortsetzungen — eine Gesamtlänge von 990 m erhalten. Die zur Durchfahrt der Seeschiffe grösster Dimensionen bestimmte mittlere Oeffnung ist mit 51,5 m und die Höhe im Mittel der Brückenspannung mit 37,5 m über dem Wasserspiegel angenommen. Es sollen Offerten für Ausführung des Gesamtbaues zum Kostenpreis von rund 21 Millionen Franken vorliegen.

Genuas Eisenbahnverbindungen. Der Gemeinderat und die Handelskreise der Stadt Genua sind unablässig bemüht, die ungenügenden Bahnverbindungen dieses ersten italienischen Hafens mit dem Hinterlande und mit den Endpunkten der Alpenisenbahnstrassen zu verbessern. Den beiden Giovinlinen soll eine dritte Verkehrsader Genua-Val Polcevera-Valle Scrivia nach Tortona zugesellt werden. Ausserdem wird der Bau der Linie Genua-Piacenza verlangt als direkte Verbindung mit dem Brenner. Für letztgenannte Linie liegt ein Projekt der Mittelmeerbahngesellschaft vor mit einem Kostenvoranschlag von 245,5 Millionen Lire.

Schweizer Bundesbahnen. An Stelle des aus dem Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen austretenden Herrn *K. Forster*, zur Zeit Vorstand des Rechtsbureaus der schweizerischen Bundesbahnen, hat der Bundesrat Herrn Oberingenieur *Robert Moser* in Zürich zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt.

Eidg. Polytechnikum. Die mathematisch-naturwissenschaftliche Fakultät der Zürcher Hochschule hat zu Ehrendoktoren ernannt die Herren Professoren *A. Flügner*, *J. Franel*, *F. Prášil*, *A. Stodola*, *W. Wyssling* und a. Professor *C^{dm} Zschokke* in Aarau.

Konkurrenzen.

Neues Spitalgebäude in Lugano. (Ad. XXXVII S. 22, 63, 254 und 278.) Es liegt uns das *Gutachten des Preisgerichtes* vor, dessen wesentlicher Inhalt hier mitgeteilt sei:

Das Preisgericht ernannte Herrn Architekt *E. Jung* zu seinem Präsidenten.

Bei der ersten Prüfung der vorliegenden zwölf Entwürfe wurden zunächst die vier Projekte «Alpha und Omega», «Rotes Kreuz» I, «X» I und «Igiene», als dem Programme nicht entsprechend ausgeschlossen. — Desgleichen wurden bei einem zweiten Rundgang die folgenden Entwürfe von der Prämierung ausgeschlossen:

Entwurf «Rotes Kreuz» II wegen ungenügender Abortanlage und schlechter Disposition der Seitenflügel;

Entwurf «Labor», weil im allgemeinen der Grundriss unklar, die Beleuchtungsverhältnisse ungenügend und die Anlage der chirurgischen Abteilung nicht durchstudiert ist;

Entwurf «Aegroti salus summa lex», weil der geschlossene Lichthof im Mittelkörper unzulässig erscheint, die ganze Anlage den klimatischen Verhältnissen von Lugano nicht genügend Rechnung trägt und die Kosten den programmgemässen Betrag übersteigen;

Entwurf «Salus», der bei günstiger Anlage des Hauptflügels doch im Ganzen keine glückliche Lösung und namentlich eine unschöne Treppenanlage aufweist, auch im Kostenpunkt sich dem Programme nicht anpasst.

Entwurf «Quisisana» I, weil, obwohl auf den ersten Blick die allgemeine Disposition und die architektonische Auffassung einen günstigen Eindruck machen, das Preisgericht doch verschiedene Teile des Projekts

nicht gutheissen konnte und namentlich die Grundrisse einige ungünstige Lösungen aufweisen.

Es kamen somit beim engeren Wettbewerb nur drei Projekte in Frage: «Quisisana» II, «X» II und «Aria e Luce».

Der Entwurf «Quisisana» II zeichnet sich durch seine glückliche Grundrissanlage aus. Dagegen ist das Preisgericht weder mit der Disposition für die Ambulanz, noch mit der Anordnung des Haupteinganges an der Nordseite einverstanden, welchen Uebelständen immerhin leicht abgeholfen werden könnte, ohne den Entwurf wesentlich zu ändern. Die chirurgische Abteilung liegt wie bei manchen der zurückgestellten Entwürfe zu nahe an dem Hauptkorridor. Die Fassaden sind frei entworfen, harmonisch durchgeführt und bei aller Einfachheit doch dem Charakter des Gebäudes angepasst.

Der Entwurf «X» II weist eine an Hand des Programmes sorgfältig durchstudierte Einteilung auf. Die chirurgische Abteilung, auf deren richtige Unterbringung der Verfasser grosse Sorgfalt verwendet hat, ist besser disponiert als bei allen übrigen Projekten und nach allen Seiten gründlich durchstudiert. Die übrigen Räumlichkeiten sind zweckmässig eingeteilt und klar auseinander gehalten. Die Orientierung der Seitenflügel hätte durch bessere Ausnützung der Lage nach Süden gewonnen. Auch hätte das Preisgericht vorgezogen, wenn vorspringende Ecken und einspringende Winkel im Plane mehr vermieden worden wären. Die Fassaden zeugen von Fleiss und gewissenhafter Anpassung an die Bestimmung des Gebäudes; an den Bogenfenstern ist zu rügen, dass sie die Lichtfläche beschränken. Auch die Fenster- und Thüreinteilung vieler Räume lässt zu wünschen übrig, da durch dieselbe das Stellen der Betten erschwert wird.

Das Projekt «Aria e Luce» zeigt ebenfalls genaues Studium. Die im Grundrisse gegebene Lösung ist lobenswert durch ihre Einfachheit und Eigenart. Besonders günstig ist die Einteilung der Krankenabteilungen, der Zimmer für die zahlenden und für die armen Patienten, sowie der Küche mit Nebenräumen. Weniger zweckmässig, weil zu nahe am Operationssaal gelegen, sind die Krankenzimmer der chirurgischen Abteilung untergebracht, auch ist zu tadeln, dass der Mittelkorridor daselbst weder direktes Licht noch Lüftung hat. Die Fassaden zeichnen sich durch Einfachheit und Originalität aus, wenn sie auch in einzelnen Teilen fast zu nüchtern erscheinen.

Nach reiflicher Erwägung dieser verschiedenen Vor- und Nachteile einigte sich das Preisgericht dahin, dass auch von den letztgenannten drei Entwürfen keiner ohne weiteres zur Ausführung empfohlen werden könne; es beschloss die Rangfolge derselben festzustellen wie folgt:

1. Entwurf «X» II,
2. » «Aria e Luce»,
3. » «Quisisana» II.

Da nach dem Programme der zur Preiserteilung verfügbare Betrag auf nicht mehr als zwei Bewerber verteilt werden soll, beantragte das Preisgericht dem Stadtrate dem Verfasser des Entwurfes «X» II, einen Preis von 900 Fr. und jenem des Entwurfes «Aria e Luce» einen Preis von 600 Fr. auszurichten; es sprach sich dahin aus, dass in jedem dieser Projekte sich die Elemente finden zur Ausarbeitung eines Ausführungsplanes für das Spital, in dem allen Punkten des Programmes Genüge geleistet wird.

Die Oeffnung der Begleitschreiben ergab als Verfasser des Entwurfes «X» II Herrn Arch. *Giuseppe Ferla* in Lugano und als Verfasser des Entwurfes «Aria e Luce» Herrn Arch. *Paul Roth-Hechinger* in Basel.

Aufnahmegebäude der Bahn Châtel-Bulle-Montbovon. Eine im Anzeigeteil unserer Nummer vom 29. Juni erschiene Einladung zur Beteiligung am obgenannten Wettbewerb veranlasste uns das Programm derselben zu beziehen. Aus dem bezüglichen Aktenstück geht unzweifelhaft hervor, dass die ausschreibende Bahngesellschaft keine Ahnung von den Erfordernissen einer regelrechten Konkurrenz-Ausschreibung hat und dass ihr die vom schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein hierfür aufgestellten Grundsätze vollständig unbekannt sind. Für die Ausarbeitung von drei oder vier Typen von Bahnhofgebäuden werden sämtliche Grundrisse, zwei Fassaden und zwei Schnitte verlangt, alles im Masstab von 1:50! Ferner eine Giebel-Ansicht (vue de pignon) und ein detaillierter Kosten-Anschlag mit Angabe der *Herkunft* der zur Verwendung gelangenden *Baumaterialien* (!) Für diese nicht unbedeutende Arbeit war ursprünglich eine Einlieferungsfrist bis zum 31. Juli vorgesehen, die seither bis zum 16. August verlängert wurde, und eine Preissumme von 1500 Fr. ausgesetzt, die unter die Verfasser der zwei oder drei besten Entwürfe zu verteilen wäre. Das Preisgericht besteht aus der *Direktion* der genannten Gesellschaft, die einen oder zwei später zu bezeichnende Architekten zuziehen will. Wir glauben, dass mit obigen Angaben der Wettbewerb genugsam charakterisiert ist.