Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 14

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

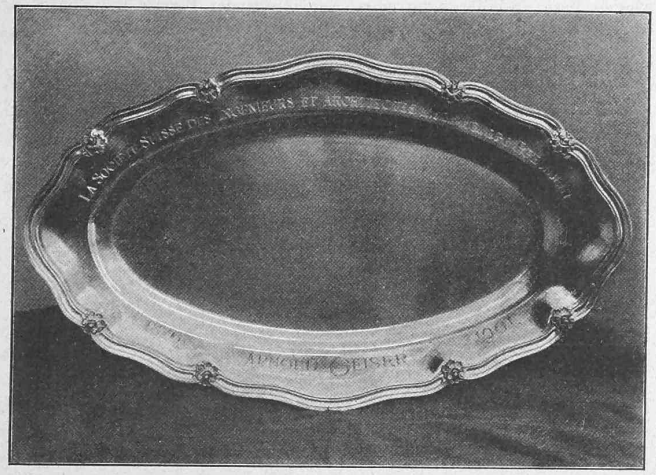
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

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

Zur Ehrung an Herrn Stadtbaumeister A. Geiser.

Auf Wunsch des Freiburger Lokal-Komitees legen wir unseren Lesern heute eine Abbildung der in unserer letzten Nummer erwähnten silbernen Platte vor, die am 25. September dem Präsidenten des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, Herrn Stadtbaumeister Geiser, übergeben worden ist.



Bei diesem Anlasse mag es angemessen sein daran zu erinnern, wie sich in dem abgelaufenen Vierteljahrhundert die Zusammensetzung des Central-Komitees gestaltet hat.

Bis zur 26. Jahresversammlung vom 1.—3. Oktober 1876 in Luzern war die Oberleitung des Vereins einem starken Wechsel unterworfen. Jene denkwürdige Versammlung bildete gewissermassen einen Wendepunkt in der Vereinsgeschichte. Der Verein konsolidierte sich, er gab sich neue Statuten, beteiligte sich an der Zeitschrift „Die Eisenbahn" und machte sich an eine Reihe von Aufgaben, auf die hier einzutreten zu weit führen würde. Das Aufblühen des Vereins darf zum grössten Teil den Männern zugeschrieben werden, die mit kräftiger Hand die Leitung desselben übernahmen, nämlich dem energischen A. Bürkli, dem genialen Culmann und dem schaffensfreudigen Stadtbaumeister Geiser, die in Luzern vom Gesamt-Verein in das Central-Komitee gewählt wurden. Diesen gab die Zürcher Sektion als Mitglieder bei: Architekt F. Walser, damals in Zürich, und — nachdem Oberingenieur R. Moser eine Wahl ausgeschlagen hatte — Ingenieur Weissenbach. Der nach Basel übersiedelnde Arch. F. Walser wurde durch Arch. Schmid-Kerez ersetzt.

Am 9. Dezember 1881 starb Prof. Culmann; an seine Stelle wählte die Jahresversammlung vom 17. Juni 1883 in Zürich Prof. Gerlich. Volle zehn Jahre blieb die Zusammensetzung des Komitees unverändert, bis Dr. Bürkli sich genötigt sah, wegen schwerer Krankheit seinen Austritt zu nehmen. Die Versammlung in Luzern vom 24. September 1893 ersetzte ihn durch Prof. Ritter und wählte zum Präsidenten des Vereins den bisherigen Vicepräsidenten, Stadtbaumeister Geiser.

Konkurrenzen.

Centralmuseum in Genf. (Schluss.) Als Begleitung zu unseren Darstellungen in Nr. 3—5 lassen wir nun noch die einlässliche Beurteilung der beiden erstprämiierten Entwürfe folgen (wobei wir die Variante des Entwurfes «Galland» ausser Betracht fallen lassen). Das Preisgericht spricht sich hierüber wörtlich wie folgt aus:

„*Projet «Galland»*. Le plan de ce projet a été sensiblement amélioré par la suppression de deux travées à l'arrière-corps de la façade principale, les axes du plan se suivent bien et l'ensemble est plus harmonieux. — La distribution est très étudiée et les groupements de locaux pratiques. Les surfaces sont largement comptées. Il y a cependant un véritable luxe de grands vestibules au rez-de-chaussée et au 1er étage; ce dernier surtout constitue de la place perdue qui aurait pu être partiellement attribuée aux collections. — Cette ampleur donnée à la disposition des locaux a eu pour conséquence une augmentation du nombre des étages, et le Musée des beaux-arts, relégué dans le haut, pour des nécessités d'éclairage, n'est plus assez à la portée du public. — L'arrangement de l'escalier principal est bon, mais avec rampe centrale d'une largeur insuffisante pour pouvoir contenir le courant des rampes latérales. — La disposition des courettes pour l'éclairage des escaliers secondaires est discutable, elle enlève de la place et coupe trop le plan. — La cour couverte est d'un heureux effet, mais présente des alternances de parties ouvertes en loggia et de surfaces plus pleines qui en diminueraient sensiblement l'unité d'impression, surtout du côté qui est occupé par les restitutions de salles anciennes où il y a une grande irrégularité dans la disposition des baies. — Les locaux réservés à l'administration, aux conservateurs, et les ateliers sont mal placés et insuffisants comme éclairage.

Les façades sont très étudiées et d'un fort beau rendu, mais conçues dans une architecture visant trop à l'effet, et s'écartant par trop de l'architecture simple et d'une grande sobriété de décoration extérieure recommandée au programme. — Le parti général de la façade jusqu'à l'attique est excellent et bien dans le caractère musée. L'entrée principale surmontée de son petit balcon n'est pas assez étoffée; avec un vestibule aussi étendu trois portes réunies dans un motif d'ensemble n'auraient pas été de trop. — Les proportions de l'attique sont très lourdes; la surface en est trop coupée de ressauts; on n'y retrouve en aucune façon la tranquillité de l'étude primitive, qui était certainement meilleure, et formait une opposition intéressante avec l'architecture plus mouvementée du bas. Les façades latérales sont élégantes et bien percées.

Le grand détail est fort bien présenté et habilement rendu avec un peu trop de fantaisie dans le tracé des ombres. Les colonnes ne dominent pas assez dans l'ensemble du motif, et paraissent trop trapues pour leur style; le motif de soubassement a été inutilement surélevé par un socle sous les bases et paraît ainsi trop important. Le fronton paraît lourd et serait difficile à agencer avec les ressauts de tympan formant renfoncement sous la corniche des rampants. — Les toitures paraissent également trop lourdes, et les détails d'ornementation sont trop grands d'échelle.

Ce projet est très bien présenté et représente un travail très consciencieux et considérable, qu'il eût été facile de réduire dans de notables proportions en évitant un luxe de grands châssis, comme le recommandait le programme, et la présentation d'une variante, qui n'offrait pas, à la vérité, suffisamment de différence avec le projet principal.

Projet «Casque 1602». C'est certainement des cinq projets présentés celui qui a été le plus amélioré par le concours au second degré. Le plan s'est simplifié et a pris de meilleures proportions surtout pour les couloirs intérieurs qui ont été élargis. Il présente une circulation continue très favorable à la visite des musées, et des dispositions de salles très heureuses.

La grande supériorité de cette distribution sur les précédentes consiste dans le fait qu'elle ne comprend que trois étages principaux, ce qui met le Musée des beaux-arts beaucoup plus à portée du public. — Le changement apporté au niveau de la cour est très bien compris et facilite la mise en communication avec l'étage au-dessus formant entrée principale. — Les locaux secondaires, bureaux des conservateurs, etc. sont très heureusement disposés dans un entresol, accessible depuis l'escalier principal et prenant jour sur la cour. — La cour elle-même a été sensiblement augmentée comme surface; elle est moins profonde et bien ouverte, ce qui assure un bon éclairage des locaux adjacents. Elle pourrait être, cas échéant, couverte au moyen d'un vitrage. — De même il serait facile de gagner, à peu de frais, des locaux de service sous le sol de la cour et de les éclairer au moyen de dalles en verre. — L'éclairage est excellent partout, surtout dans les salles de peinture. — Le vestibule d'entrée est suffisant, et sa forme ovale est motivée par la nécessité d'installer des vestiaires à parapluies et loge indispensables à l'entrée. — Les escaliers secondaires gagneraient à être pourvus de paliers de repos. — Les salles d'exposition sont trop longues et devraient être subdivisées au moyen de parois augmentant la surface murale, en ayant soin de placer les portes latéralement pour laisser les parties centrales, qui sont les mieux éclairées, à l'exposition, et en établissant des pans coupés aux angles.

Des modifications importantes ont été apportées aux façades. L'auteur a substitué aux trop nombreuses ouvertures du projet primitif, un nombre moins considérable de baies plus largement ouvertes. La porte de façade a certainement gagné à cette transformation; l'ensemble est plus simple

plus tranquille, plus monumental. — Cette architecture cependant est loin d'être incritiquable, elle manque de proportions et d'harmonie et demande à être encore sérieusement étudiée. — Le motif central ne marque pas suffisamment l'axe principal et l'entrée de l'édifice; celle-ci manque d'ampleur et a été traitée avec une grande surcharge d'ornements conçus dans un style trop recherché. — Le perron est étriqué et d'une disposition inadmissible dans un monument public. — La décoration joue partout un rôle prédominant au détriment des lignes et des proportions de l'architecture. — Beaucoup de motifs demanderaient à être simplifiés ou même supprimés pour laisser plus d'importance et de tranquillité au nu des murs. Citons, entr'autres, les guirlandes de feuillages et fruits au-dessus des fenêtres cintrées, qui n'ont que faire dans un musée, les niches et les meurtrières flanquant l'entrée et dont on pourrait avantageusement se passer.

La toiture à la Mansard du corps principal est lourde et d'un aspect monotone; ce genre de toiture est peu motivé, le comble n'étant pas accessible. Une toiture plus simple et mieux dans le caractère local améliorerait certainement le projet. — Le socle des avant-corps des faces latérales, formé d'un mur monté en porte-à-faux, est pénible à voir et tout à fait inadmissible au point de vue de la solidité apparente. Il demande à être remplacé par un motif d'encorbellement approprié, ou par un socle vertical avec emprise sur les trottoirs. — Les façades latérales et postérieures sont simples et d'un bon caractère, sans prétentions, et n'entraînant pas à des dépenses exagérées.

Les défauts de l'architecture, signalés ci-dessus, sont tous facilement corrigibles, et il n'est pas douteux qu'une nouvelle étude consciencieusement exécutée ne puisse aboutir à une solution tout à fait satisfaisante, mieux appropriée au caractère de l'édifice et de l'emplacement."

Das Preisgericht schliesst sein Gutachten mit der Betrachtung, dass von demjenigen, der zur Ausführung des Werkes bestimmt sei, ohne Zweifel noch erhebliche Abänderungen an dem bezügl. Entwurfe vorgenommen werden müssen. Aber die Grundlage sei vorhanden und auf dieser lasse sich ein Bau aufführen, der auf der Höhe der zu bringenden Geldopfer stehe und der Stadt Genf Ehre machen werde.

Das preisgerichtliche Gutachten macht den Eindruck einer gründlich durchgeführten Arbeit, namentlich dessen zweiter Teil, der von Arch. C. Melley verfasst ist. Es ist vom 12. Juli d. J. datiert und Herr Melley trägt also jedenfalls keine Schuld daran, dass das Gutachten weitere 10 Wochen unter Schloss und Riegel gehalten wurde und erst vor wenigen Tagen das Licht der Oeffentlichkeit erblickt hat.

Miscellanea.

Berliner Hoch- und Untergrundbahn.[1]) Am 10. September fand auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Hallesches Thor und Möckernbrücke die erste Probefahrt mit einem vollbesetzten Zuge von drei Wagen statt. Dieselbe bezweckte namentlich die Prüfung der maschinellen und elektrischen Einrichtungen und verlief vollkommen befriedigend. Die höchsterreichte Geschwindigkeit betrug 43 *km* pro Stunde, wobei in den Wagen keinerlei Erschütterungen verspürt wurden. Weder im Gange der Motoren, die je nach der Fahrtrichtung abwechselnd in Thätigkeit kamen, noch bei der Stromzuleitung, die durch eine dritte Schiene und seitlich angeordnete Gleitschuhe erfolgt, kamen irgendwelche Unregelmässigkeiten vor. Auch die Steigung von 1 : 38 wurde von dem Probezuge anstandslos überwunden. — Auf den übrigen Strecken hofft man die Bauarbeiten in der Weise zu fördern, dass der regelmässige Betrieb schon im Dezember d. J. eröffnet werden könne.

Der Schweizerische Elektrotechnische Verein hält am Sonntag, 6. Oktober in Montreux seine diesjährige Generalversammlung ab. Aus der überreichen Traktandenliste seien erwähnt: Ein Vortrag von Prof. Dr. Wyssling betreffend das schweiz. Gesetz über elektrische Anlagen, ein Bericht von Dr. Denzler betreffend die schweiz. Eichstätte und die Maseinheiten; ein Antrag von Ing. Chavannes betreffs Organisation einer Sektion «Tramways»; zwei Anträge von Ing. Tissot: über Oeffnung neuer Absatzgebiete für die elektrotechnische Industrie und über Entwickelung des elektrischen Betriebes auf Normalbahnen. — Am gleichen Orte tagt am 5. Oktober der «Verband schweizerischer Elektricitätswerke». Zur gemeinsamen Besichtigung sind in Aussicht genommen das Werk Taulan und die Elektrischen Bahnen nach Aigle und Leysin.

Die Intern. Vereinigung für gewerbl. Rechtsschutz hat ihre diesjährige Generalversammlung auf Mittwoch den 6. November 1901 nach Lyon einberufen. Anmeldungen zur Beteiligung sind an den Generalsekretär der Vereinigung Dr. *Albert Osterrieth* in Berlin zu richten.

[1]) Bd. XXXII S. 129 und 138, Bd. XXXVIII S. 85 und 120.

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten, Besprechung vorbehalten:

Special-Berichte der Direktion der Jura-Simplon-Bahn an das schweiz. Eisenbahndepartement über den Bau des Simplon-Tunnels. I. Teil: *Die Bestimmung der Richtung, der Länge und der Höhenverhältnisse.* Bearbeitet von *M. Rosenmund*, Ingenieur des eidgen. topographischen Bureau. Bern 1901. Verlag des eidg. topographischen Bureau. Preis 7 Fr.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Vom 10. Oktober 1901 an gültiger Text, zusammengestellt vom Central-Amt in Bern in Vollziehung eines Beschlusses der Pariser Revisions-Konferenz. Bern 1901. Verlag des Central-Amtes für internationalen Eisenbahntransport.

Vorlesungen über technische Mechanik, von Dr. *August Föppl*, Professor an der technischen Hochschule in München. IV. Band: *Dynamik.* Mit 69 Figuren im Text. Zweite Auflage. Leipzig 1901. Verlag von B. G. Teubner. Preis 12 M.

Doppelte Buchführung für das Bauwesen für den Selbstunterricht. Von *Hermann Götze.* Würzburg 1900. Selbstverlag des Verfassers.

Nekrologie.

† **D. Wirth-Sand.** Zu St. Gallen ist am 3. Oktober d. J. im Alter von 86 Jahren Wirth-Sand, Präsident des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, gestorben. Mit ihm verschwindet aus dem öffentlichen Leben eine Gestalt, der an zäher Ausdauer und an markigem Wesen in unserem Lande wenige gleichgestellt werden können. Er war der Gründer der Vereinigten Schweizerbahnen und ist bis zu seinem Tode deren Seele geblieben, seine kräftige Hand hat das Unternehmen durch zahllose Klippen gesteuert, bis es auf den gegenwärtigen gedeihlichen Stand gebracht war.

Wirth-Sand war im Jahre 1815 in seiner Vaterstadt St. Gallen geboren, an deren Schulen er sich zum Kaufmannsstande ausbildete. Nach einem längeren Aufenthalte in Italien und im Oriente trat er, in die Heimat zurückgekehrt, als Teilhaber in das Handelshaus Gebrüder Gonzenbach in St. Gallen ein. Es war die Zeit, in der die ersten Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes entstanden, und wir sehen Wirth-Sand bereits im Jahre 1856 an der Spitze des Komitees zur Gründung der ersten Teilstrecke der Vereinigten Schweizerbahnen. Seiner Energie und Geschicklichkeit gelang es, trotz der grossen finanziellen Schwierigkeiten und der in mancher Hinsicht neuen technischen Probleme, die zu lösen waren, den Bau zu sichern und dem Unternehmen auch die zu seiner Durchführung befähigten, hervorragenden technischen Kräfte zu gewinnen. Nicht minder verdienstlich als diese kräftige Initiative, ist aber dann auch seine weise Zurückhaltung gewesen, die nach langen Jahren mühevollen Kampfes endlich zur Konsolidierung der Gesellschaft geführt hat. Es war dabei für ihn unvermeidlich, denjenigen Elementen, welche auf ein rascheres Fortschreiten, auf eine Ausdehnung des Netzes und namentlich auf kräftigeres Eintreten für eine ostschweizerische Alpenbahn drängten, entgegenzutreten und seine Popularität dabei einzusetzen. Wirth-Sand konnte sich aber des seltenen Glückes erfreuen, sein Wirken schliesslich allseitig, auch von seinen früheren, oft heftigen Gegnern anerkannt zu sehen. Seine engere Heimat, der er auch auf politischem Felde ganz hervorragende Dienste geleistet hat, sowie die an dem Gedeihen der Vereinigten Schweizerbahnen beteiligten Landesgegenden und nicht minder die Eisenbahn-Techniker werden ihm in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens dankbar den hervorragenden Platz einräumen, der ihm gebührt.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* für Betonbau und statische Berechnungen. (1295)

Gesucht ein *Betriebsleiter* für eine Strassenbahn in Spanien, welche für elektrischen Betrieb umgebaut wird. (1297)

Gesucht ein erfahrener *Maschineningenieur* zur Leitung eines Maschinengeschäftes in Italien. Vertrauensstelle. Kenntnis der italienischen Sprache nötig. (1298)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.