

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 26

## 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:** 21.02.2026

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

und im ganzen etwa  $2000 \text{ m}^3$  fasst, gelangt das Wasser durch sieben Rohrleitungen von  $2,20 \text{ m}$  Durchmesser, von denen zur Zeit fünf montiert sind, auf die Turbinen. Das Turbinenhaus (Abb. 1 S. 287) ist für sieben Gruppen erstellt, wovon zwei als Reserve vorgesehen sind. Das Gefälle beträgt bei Hochwasser  $18,5 \text{ m}$ , bei Niederwasser  $23,3 \text{ m}$ . Das Mittelwasser ergibt für die gesamte Anlage mit  $35 \text{ Sek./m}^3$  Wasserverbrauch einen Nutzeffekt von etwa  $8000 \text{ P. S.}$  auf den Turbinenwellen gemessen. Für ausserordentliches Niederwasser dient das grosse Bassin als Ausgleichungsreservoir, das mit einer Staulänge von  $4 \text{ km}$  durch das Wehr gebildet wird und durch das eine nutzbare Wassermenge von über 1 Mill.  $\text{m}^3$  aufgespeichert wird.

#### Die Talsperre von Avignonnet.

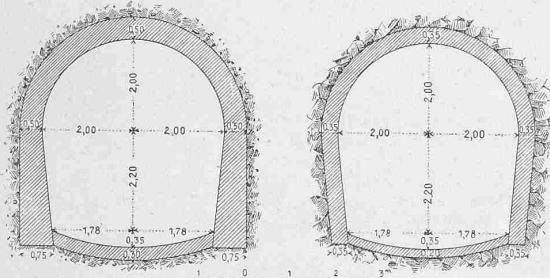


Abb. 15. Querprofile des Zulaufstollens. — 1:150.

Die von der Firma *Piccard, Pictet & Cie.* in Genf erstellten Turbinen von je  $1750 \text{ P. S.}$  sind Etagenmitteldruckturbinen mit horizontaler Welle, Saugrohren und Klinkenregulator (*régulateur à déclic et friction*<sup>1)</sup>), sie laufen mit  $250$  Umdrehungen in der Minute. Vier der Turbinen treiben durch direkte Kuppelung Drehstromgeneratoren System Ganz, die von *Schneider & Cie.* in Creusot gebaut sind. Diese geben Drehstrom von  $15\,000$  Volt Spannung ab, der auf  $30\,000$  Volt transformiert wird. Die Erregermaschinen sitzen auf der Welle der Drehstrommaschine. Die fünfte Turbine treibt zwei in Serie gekuppelte Gleichstromdynamo System Thury der *Compagnie de l'Industrie électrique* in Genf für den Betrieb der Bahn St. Georges-de-Commiers-La Mure.

Dem Turbinenhaus entfließt das Wasser durch den Unterwasserkanal, der auf eine Länge von etwa  $80 \text{ m}$  durch ein Betongewölbe von  $7,60 \text{ m}$  Lichtweite eingedeckt ist, und auf weitere etwa  $150 \text{ m}$  offen, mit gepflasterten Dämmen dem Drac zu verläuft.

Da unterdessen alle übrigen Bau- und Montierungsarbeiten fertig erstellt worden waren, konnte sofort nach Vollendung der Talsperre mit den Versuchen begonnen werden, sodass noch vor Ende des Jahres die „Société grenobloise de force et lumière“, eine Tochtergesellschaft der „Société franco-suisse“, den Betrieb der Kraftzentrale eröffnen konnte. Die Gesellschaft gibt elektrische Energie ausser an obgenannte Bahn, an die Minen des Beckens von La Mure ab, sowie an eine grosse Zahl von Industrien von Grenoble bis Bourgoin, das an der Linie Grenoble-Lyon etwa  $100 \text{ km}$  von der Zentrale entfernt liegt. Die „Usine d'Avignonnet“ trat so nach grossen Opfern an Geld und Mühe als grösstes Werk in die Reihe der zahlreichen Elektrizitätswerke, die in jüngster Zeit in den dauphinischen Alpen entstanden sind<sup>2)</sup> und denen noch andere folgen sollen.

#### Miscellanea.

Der Olbrichsche Entwurf für ein Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel. Unter dem Titel «Sachliche Kunst» veröffentlichten die durch *Wilhelm Schäfer* herausgegebenen «Rheinlande», Düsseldorfer Monatshefte für deutsche Art und Kunst, als Text zu einem Teil der von uns in Nr. 7 und 8 dieses Bandes wiedergegebenen Olbrichschen Konkurrenzentwürfe einen kleinen Artikel, den wir nachstehend unverkürzt wiedergeben. Wir verfolgen damit den Zweck zu zeigen, wie man ausserhalb der Schweizer

<sup>1)</sup> Bd. XXXVII, Seite 187 und 188.

<sup>2)</sup> Vergl. R. de la Brosse: Les installations hydro-électriques dans la région des Alpes. A. Gratier & Cie. Grenoble 1902.

Grenzen über Olbrichs Arbeit, die wir seiner Zeit an erster Stelle nennen zu müssen glaubten, denkt und urteilt. Wilhelm Schäfer schreibt:

«Es wird sorgsame Leser dieses Blattes wundern, wenn ich mich anschicke, unter die «Sachliche Kunst» einen Entwurf jenes Mannes zu rechnen, dem ich selber nicht zum geringsten in seinen Darmstädter Bauten das Gefühl für logische Baukunst abgesprochen habe. Ich will gern zugestehen, dass ich überrascht war, als mir die «Schweizerische Bauzeitung» mit seinem Entwurf vor Augen kam, der trotz dem dritten Preis die einzige logische Lösung der Aufgabe war. Um so mehr überrascht, als die Zeichnungen den unveränderten Olbrich aber in einer Entwicklung und Anwendung zeigen, wo seine Fehler zu Tugenden werden. Ich meine so: Was in Darmstadt namentlich an dem Ernst-Ludwigshaus zu tadeln war und auch fortgesetzt getadelt werden muss, ist jene Scheinfassadenbauerei, die zwar den Stilarchitekten zu modern, aber doch von ihrem Wesen war, indem sie Reissbrett-Blendwerk statt eines aus einem ehrlichen Grundriss gewachsenen Bauwerkes hinstellte.

Nun sind aber bei einem Bahnhofbau die Bedingungen wesentlich andere. Hier ist der Architekt überhaupt nicht derjenige, der den Grundriss entwirft, sondern der Ingenieur. Und der gibt nicht nur die Geleiseführung, sondern auch in den Geleishallen schon die stilistischen Elemente, nach denen sich der Architekt unbedingt richten muss. Er ist hier nicht freier als bei den Landpfeilern am Brückenbau, wo auch das eigentliche Bauwerk durch den Ingenieur vollendet und ihm nur die dekorative Ausgestaltung übertragen wird. Gerade weil sich die Architekten in diese Rolle nicht einfügen wollen, missraten die Pfeiler zu den schönsten Eisenbrücken am jämmerlichsten. Und bei dem Bahnhofgebäude ist es ähnlich. Zwischen dieser monumentalen Pfeilerchronik in der Fassade und dem eisernen Hinterteile fehlt jede logische Verbindung.

Und so kommt hier einem Manne wie Olbrich seine eigentümliche stilistische Fähigkeit und sein modernes Gefühl zu statten. Ihm ist nicht der Grundriss, sondern der Eisenbau der Ausgang. Dessen Stil und die Zwecke eines Bahnhofes geben ihm die Grundformen für seine Fassade, die er dann zum Stadtbild hin in das Steinmaterial umstimmt. Und das ist ihm bei dem Mittelbau der Basler Fassade überraschend gelungen. Niemand wird diesem durch drei wuchtige Fenster rhythmisch belebten Giebel eine monumentale Wirkung absprechen, trotzdem seine Silhouette genau die Eisenwölbung nachbildet und trotzdem die Eingänge mit den dazwischen liegenden Fensterchen fast den Eindruck eines Eisenbahngesetzes nachahmen. Die beiden Seitenflügel sind schon wieder mehr Architektur an sich und auch nicht so gelungen.

Eine Bahnhofshalle ist keine feierliche Kirche und kein behagliches Wohnhaus. Hier muss alles hell, heiter, praktisch, übersichtlich und beweglich sein. Soweit ein Entwurf das andeuten kann, hat Olbrich das in seiner Halle erreicht und sicher erstrebt. Namentlich die Ansicht in der Halle nach den Geleisen hin zeigt eine Fülle von Licht in einer außerordentlich günstigen Verteilung. Die dekorative Ausgestaltung ist mir allerdings nach den Andeutungen unsympatisch. Aber das sind Dinge, die zunächst vernachlässigt werden können. Die Hauptsache ist, dass hier endlich eine Bahnhofshalle von durchaus modernem Gepräge geschaffen wurde, dass ein Baukünstler aus dem Bahnhofbau heraus, also sachlich, seine Schauseite entwickelte, statt die Eisenarchitektur hinter Renaissance oder anderer Stilarchitektur zu verstecken.

Von allen Bahnhöfen, die ich kenne, flutet im Basler Zentralbahnhof die moderne Welt am lebendigsten. Es wäre bedeutungsvoll, wenn an dieser Zentralstelle europäischen Lebens auch der erste wirkliche Bahnhofbau entstünde.»

Die Wiederherstellungsarbeiten an der Kirche von Hauterive bei Freiburg, die unter der Leitung der Herren Professor Dr. *Zemp* in Freiburg und Architekt *Leo Chatelain* in Neuenburg vorgenommen werden, haben bereits Ende September mit einer genauen Untersuchung zunächst des Innern begonnen und interessante Spuren der verschiedenen alten Wandbemalungen zu Tage gefördert. Nach Beendigung der Untersuchungen aller Teile wird ein endgültiges Programm für die Wiederherstellung aufgestellt werden.

#### Preisausschreiben.

Künstlerische Affichen für die Schweizerischen Bundesbahnen (Band XLII, S. 173). Das Preisgericht hat am 21. und 22. Dezember die eingegangenen 257 Entwürfe geprüft und sechs I. Preise zu je 600 Fr., sechs II. Preise zu je 400 Fr. und sechs Ehrenmeldungen erteilt. Die sämtlichen Entwürfe sind vom 24. Dezember bis zum 9. Januar 1904 im ersten Stock des alten Universitätsgebäudes (Klosterhof) in Bern, jeweils von 10 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags, zur Besichtigung ausgestellt.