

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 6

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: 19.02.2026

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

hinweg. Die südwärts gelegene Strecke (E-H) hat 550 m Geleiselänge und 40 % Maximalsteigung; sie kann Lasten von 10 t bei 0,25 m/sek Seil-Geschwindigkeit oder von 2,5 t bei 0,95 m/sek befördern; die nördliche Strecke (H-I) hat nur 200 m Länge, dabei 72 % Steigung; die Förderlast beträgt 10 t bei 0,16 m/sek oder 2,5 t bei 0,67 m/sek Seil-Geschwindigkeit. Diese beiden Bahnen sind einfache Aufzugbahnen mit einspurigem Geleise von 750 mm Spurweite. Ihre Winden sind im Scheitelpunkt aufgestellt und mit Trommelbremse mit elektro-magnetischer Lüftung und automatischer Seilschaltung ausgerüstet.

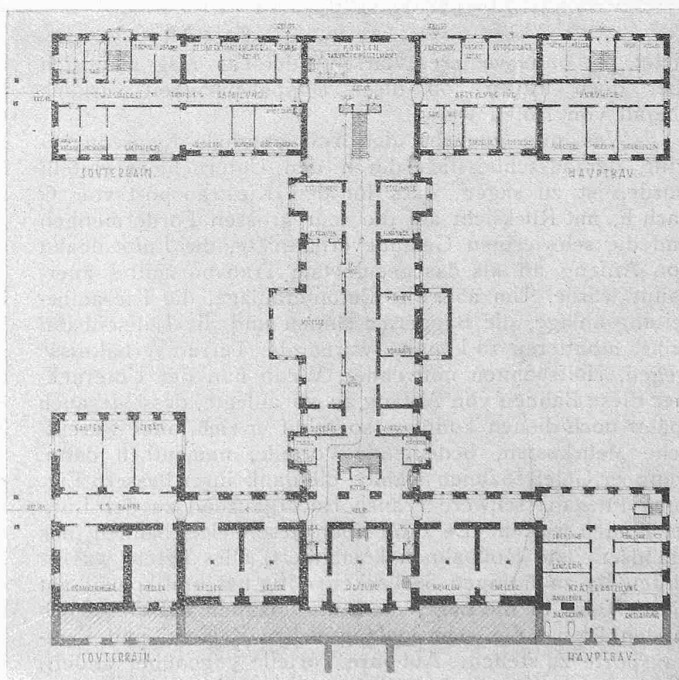
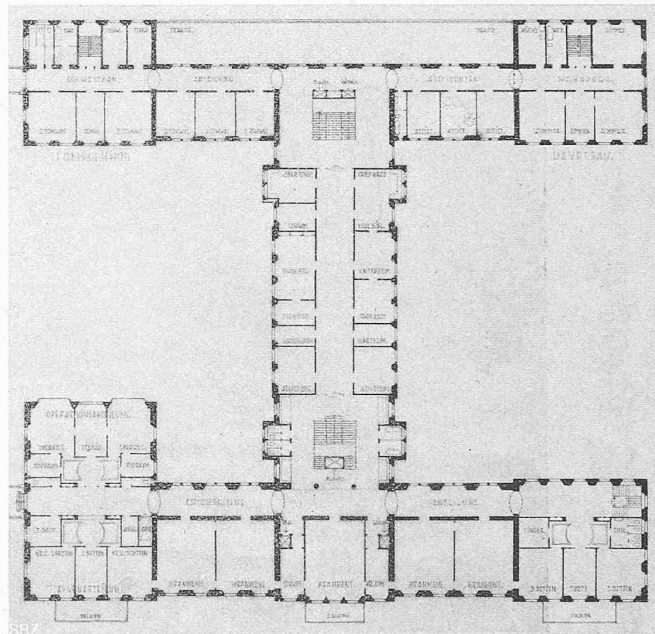
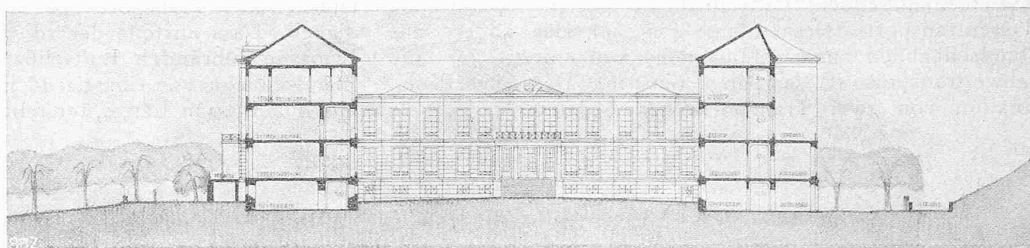
Die Rollbahn auf der Alp Barberine ist eine sorgfältig angelegte, gute, für Lokomotiven befahrbare Anlage von 750 mm Spurweite. Der hintere Teil konnte in ebenem Gelände verlegt werden. Auf ihm wird das durch die Baggermaschinen gewonnene Material nach der Aufbereitungsanlage (Punkt G in Abb. 1) befördert. Zu diesem Zwecke war die Organisation eines Fahrdienstes mit vier Dampflokomotiven von je 50 PS notwendig. Wie das Material von der Rollbahn nach der Aufbereitungsanlage und von dort zu der Luftseilbahn G-F gelangt, soll in Verbindung mit der Beschreibung dieser Seilbahn gezeigt werden. (Forts. folgt.)

Wettbewerb für die Erweiterungsbauten des Kantonspitals Glarus.

(Schluss von Seite 52.)

Nr. 27. „Alt und Neu“. In dem H-förmigen Gebäudekörper sind mit Ausnahme der zwei Pavillons, in glücklicher Weise, sämtliche Neben- und Wirtschaftsräume aufgenommen. Daraus ergibt sich eine wohltuende Einfachheit. Der Tuberkulosepavillon kann ohne Nachteile für das Projekt an den Westflügel der Hauptfront verlegt werden und ebenso der Pavillon für Infektiöse nordwärts. Es ist zu empfehlen, den Eingang von der Gemeindestrasse her als Hauptzugang zu gestalten. Die Vorteile, die die gewählte H-Form des Grundrisses bietet, sind vom Verfasser nicht voll ausgenutzt worden. So ist z. B. der Haupteingang in Bezug auf Treppen- und Lichtverhältnisse verfehlt. Im Nordostflügel sind Poliklinik, Portierwohnung und die Unruhigenabteilung unzweckmässig angeordnet. Die Vorräume der Operationsäle sind zu knapp. Die Verdunkelung der Korridor-Erweiterungen kann durch Weglassen der Schränke gemildert werden. Die Speiseaufzüge münden zum Teil in unannehmbare Weise im Korridor. Die südlichen Liegehallen des Tuberkulose-Pavillons sind zu kurz. Eine Glasbox im Desinfektionshaus ist zu klein. Der Entlassungsraum im ersten Stock ist verfehlt. Die Architektur ist einfach und ansprechend.

Nr. 3. „Genese“. Die symmetrische gedrängte Anlage ist auf Kosten einer guten Lage des Pavillons für Tuberkulose und Infektiöse erkaufte worden. Das wertvolle Gartengelände gegen Süden wird durch die zwei Zufahrten zu weitgehend beansprucht. Das Streben nach Ordnung und Klarheit macht sich auch in den übersichtlichen Grundrissen geltend, doch sind zu viele Räume der wertvollen Südfront der Verwendung für Krankenzimmer entzogen. Die Operationsabteilung liegt sehr gut, ist aber innerlich nicht richtig organisiert. Im östlichen Flügelbau sind die Vorplätze ungenügend beleuchtet. Der Küche fehlen die notwendigen anschliessenden Nebenräume. Die Lage der Portierwohnung ist gut, aber im Schatten. Ein Diensten-Esszimmer fehlt. Arzt- und Operationszimmer der Augenabteilung dürfen nicht vereinigt werden. Das Projekt bringt einen bemerkenswerten Vorschlag für den Umbau des Pavillons B. Der Ersatz der dabei verloren gehenden Laboratorien durch einen unerfreulichen Kellerraum ist nicht vollwertig. Das Aeussere entspricht der Geschlossenheit und Einfachheit der Grundrissanlage, und beson-



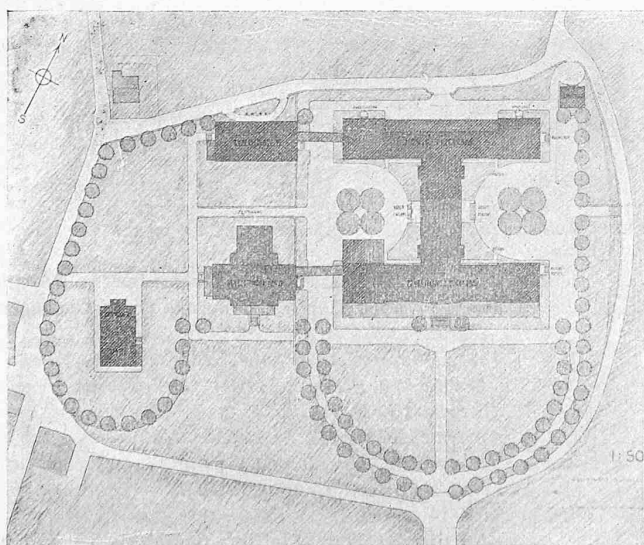
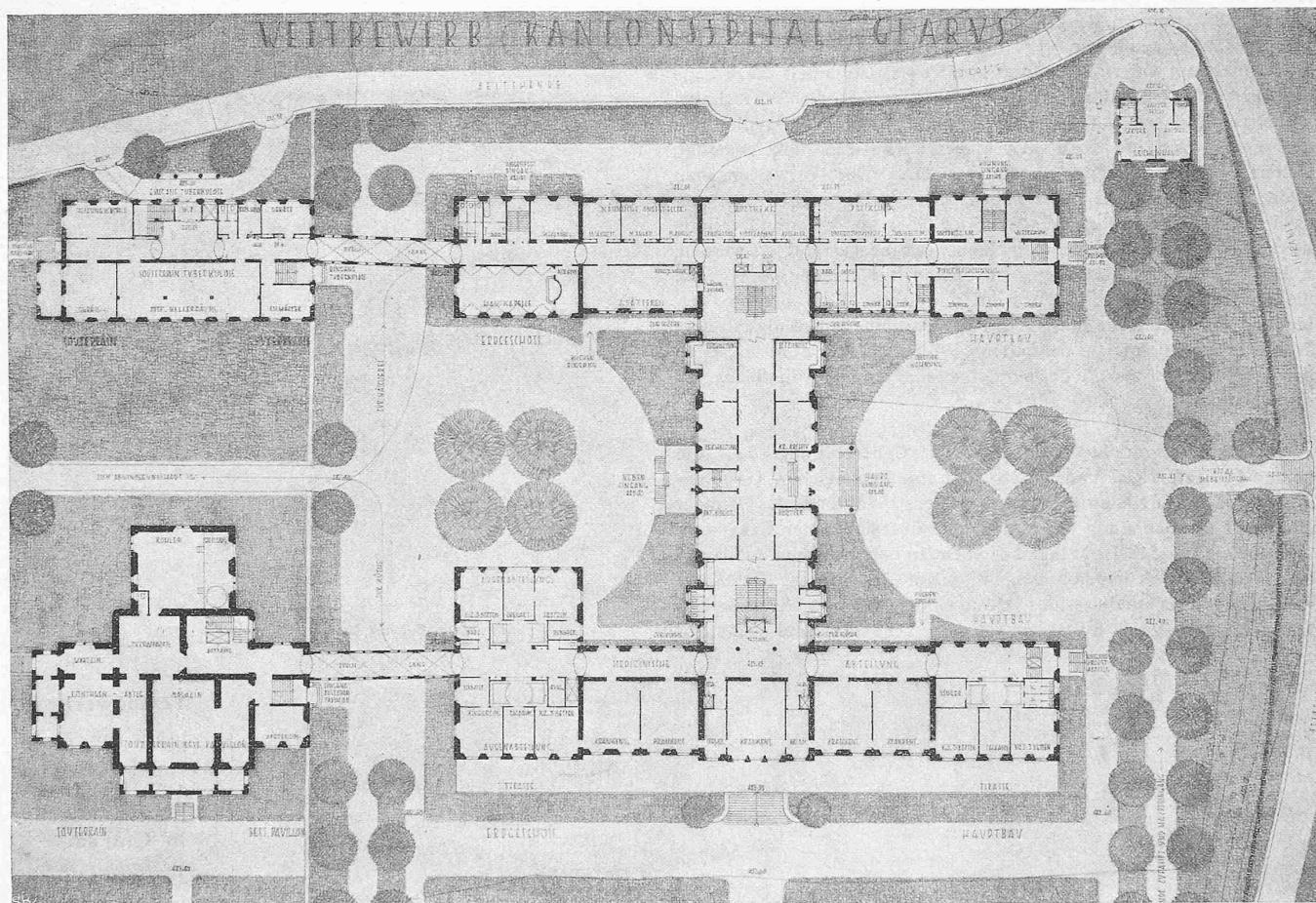
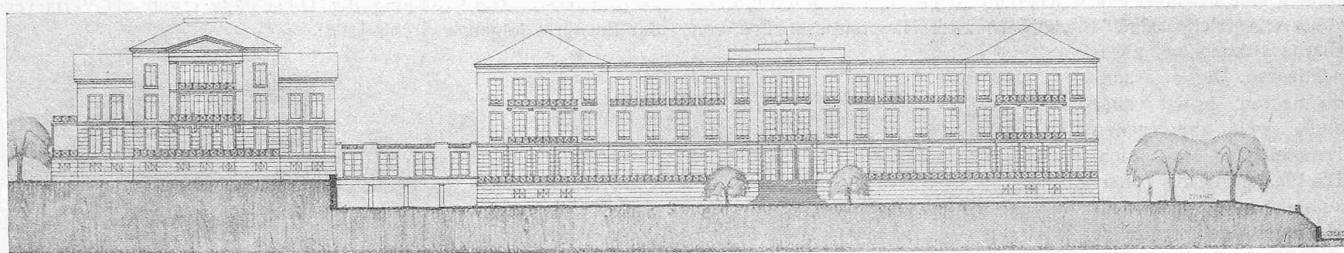
III. Rang, Entwurf Nr. 27. — Verfasser: Arch. Peter Giumini in Zürich. Grundrisse vom Unter- und vom ersten Obergeschoss des Hauptbaues; oben Schnitt durch dessen Ostflügel mit Ansicht des Verbindungsbaues. — Massstab 1 : 800.

ders bemerkenswert ist der Vorschlag der einfachen Dachlösungen ohne Ausbauten, wobei die Dienstbotenräume in einem vollen Geschoss untergebracht sind.

Nr. 4. „Südeingang“. Die Anlage eines axialen südlichen Haupteinganges ist aus architektonischen Gründen verständlich,

Wettbewerb für die Erweiterungsbauten des Kantospitals Glarus.

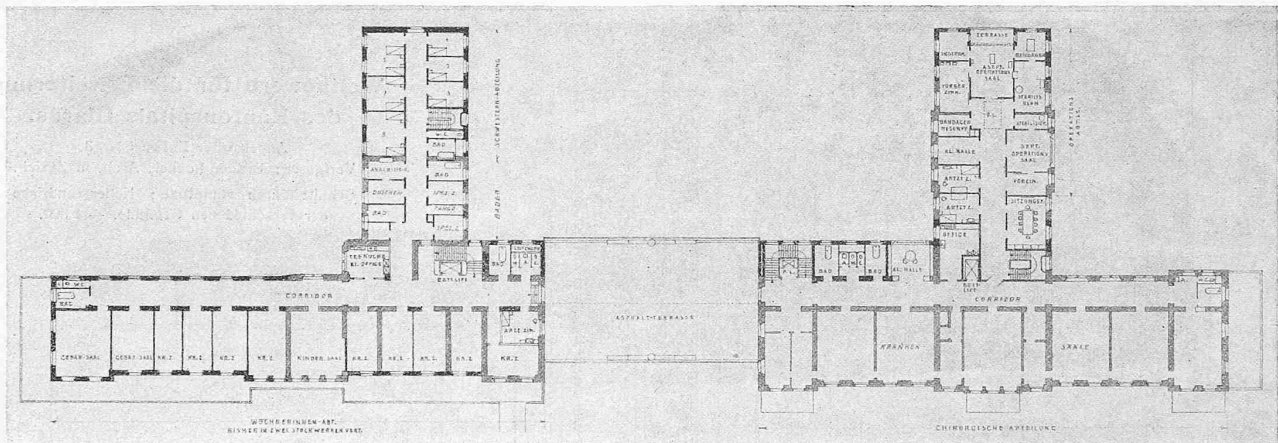
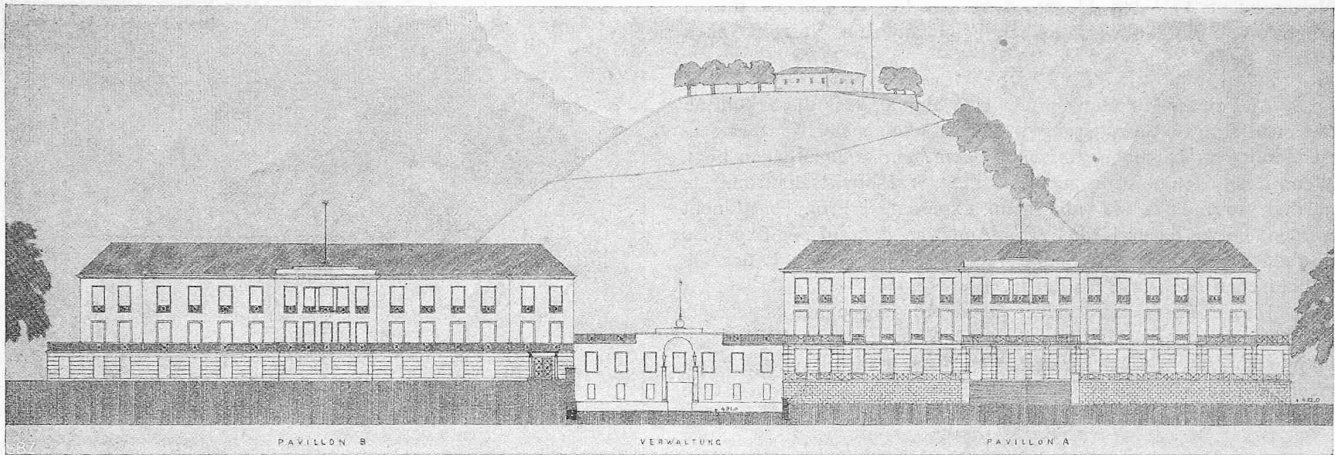
III. Rang (3500 Fr.), Entwurf Nr. 27. — Verfasser: Arch. Peter Giumini in Zürich. — Südfassade und Erdgeschossgrundrisse 1:800.



III. Rang, Entwurf Nr. 27. — Lageplan 1:2500.

jedoch spitaltechnisch abzulehnen. Gut gelegen ist das Tuberkulosehaus, dagegen wäre für das Absonderungshaus eine freiere Lage erwünscht. Das Portierhaus liegt zu weit ab vom Hauseingang. Einzelzimmer der Augen- und Privat-Krankenabteilung sind zu tief. Die Grundrisse der Stockwerke sind durchwegs klar, ergeben gut beleuchtete Räume mit Ausnahme des Dachstockes, wo die Fenster zu klein sind. Wenn die Verbindung zum Neupavillon B im Erdgeschoss aufgehoben wird, muss sie durch einen geschlossenen Verbindungsgang im Keller wiederhergestellt werden. Unter dieser Voraussetzung ist die Operationsabteilung richtig angelegt.

Nr. 16. „Organisch“. Das zentral gelegene Wirtschaftsgebäude ermöglicht die Erstellung gedeckter Verbindungen zu sämtlichen Krankenpavillons. Der schöne östliche Zugangshof würde noch verbessert durch die Anlage eines direkten Zuganges von der Gemeindefrass aus. Immerhin ist der verfügbare Raum für die vorgeschlagene Gebäudeanlage doch etwas knapp. Haupteingang und Haupttreppe vereinigen sich zu einer glücklichen Lösung. Die Operationsabteilung ist zu eingeklemmt und etwas eng bemessen. Die Veranden der Privatabteilung sind zu schmal, diejenigen des Tuberkulosepavillons verfehlt. Der Grundriss des Nordflügels vom Hauptbau ist unglücklich disponiert und schlecht aufgeteilt, die Kapelle in ihren Abmessungen zu knapp. Die Architektur ist



IV. Rang, Entwurf Nr. 14. — Grundriss des I. Stocks (Hochparterre für den erweiterten Pavillon B). — Masstab 1 : 800.

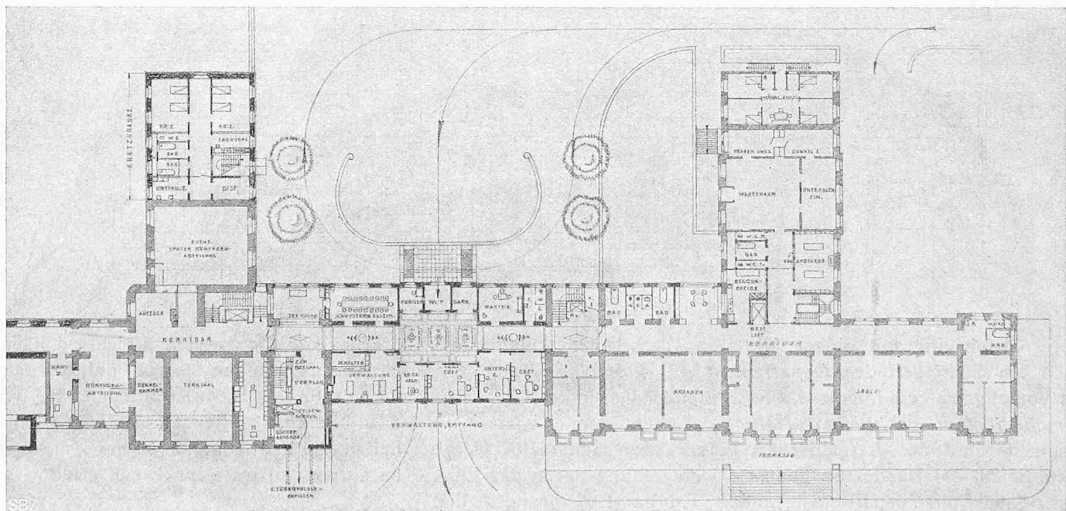
Es darf mit Befriedigung konstatiert werden, dass der Wettbewerb im Durchschnitt ein erfreulich hohes Niveau zeigt, dass ganz minderwertige Arbeiten nicht eingereicht wurden, und dass das Ergebnis für die Ausführung wertvolle Erkenntnisse und Anregungen gebracht.

Die Jury möchte insbesondere darauf hinweisen, dass die in Anbetracht des lange dauernden Aufenthaltes der Tuberkulosekranken dem Tuberkulosepavillon vor allem eine freie, windgeschützte und sonnige Lage zu geben sei, von welcher aus die Talansicht voll genossen werden kann. Auch für den Pavillon für Infektiöse gelten diese Gesichtspunkte, wenn auch in geringerem Masse. Ferner soll noch der Auffassung Ausdruck gegeben werden, dass es im Interesse des Spitals liegt, das Areal Sonnenhügel zu erwerben, obwohl der Wettbewerb gezeigt hat, dass eine Erweiterung der Spitalbauten auch ohne Inanspruchnahme dieses Terrain möglich ist.

Ennenda, den 21. September 1922.

Dr. F. Schindler, F. de Quervain.

R. Rittmeyer, Arch., Martin Risch, Arch., Dag. Keiser, Arch.



Grundriss des Erdgeschosses (Untergeschoss für den erweiterten Pavillon B). — Masstab 1 : 800.

Mitteilung des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft.

(Vom 30. Januar 1923.)

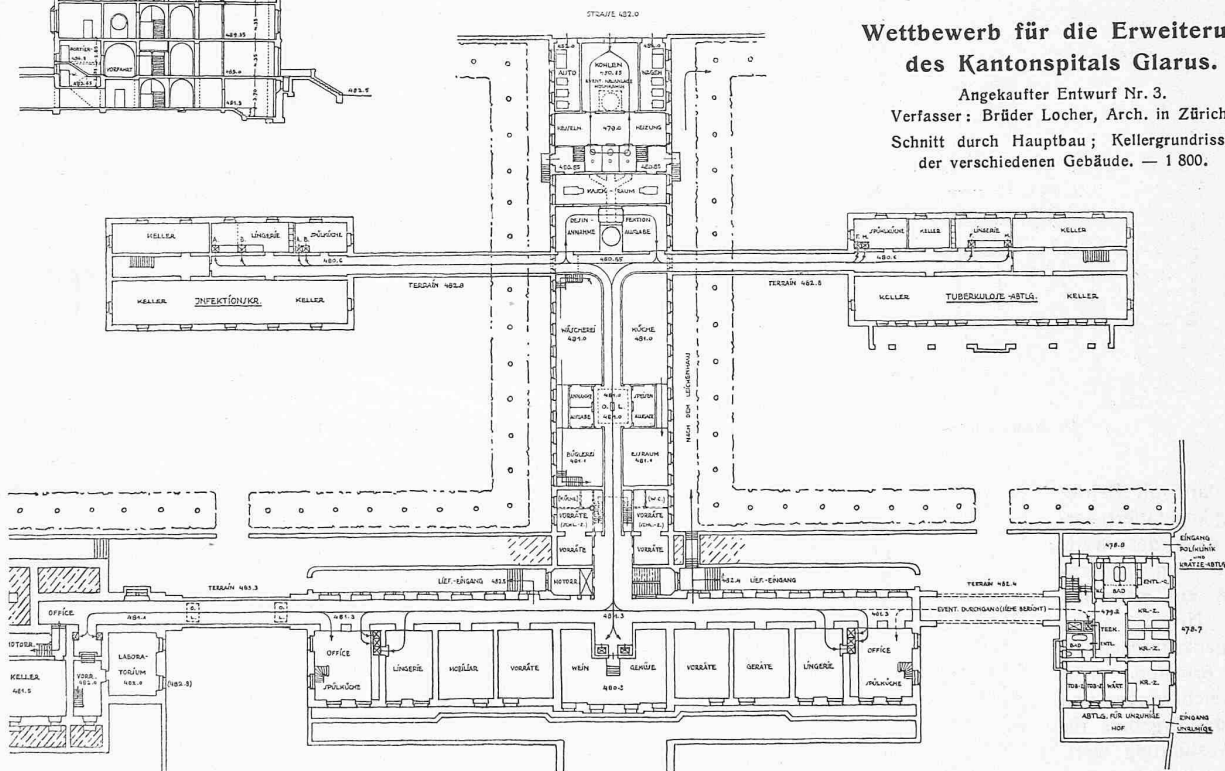
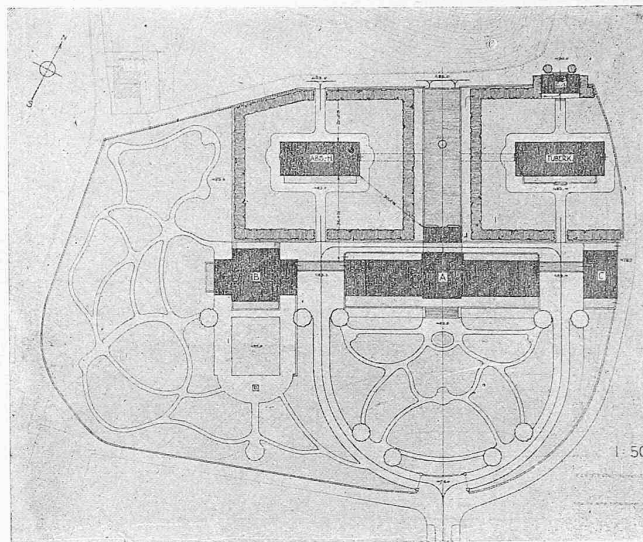
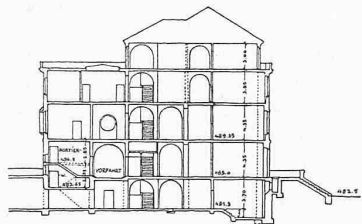
„Der Baudirektor des Kantons Aargau ersucht das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, den Schluss richtig zu stellen, es treffe die Baudirektion in der Angelegenheit der Stauerhöhung Laufenburg ein Verschulden, den die Redaktion der Bauzeitung aus der Mitteilung des Amtes vom 5. Januar 1923 gezogen hat.

Die Interpretation ist in der Tat unrichtig. Die Tatsache, dass die endgültige Bewilligung noch nicht erteilt werden konnte und das Amt sich veranlasst sah, zu erklären, dass die Gründe

hierfür nicht bei den Eidgen. Behörden liegen, wie es diesen vorgeworfen worden war, berechtigt nicht zum Vorwurf nach anderer Seite.“

Aus dieser Mitteilung ergibt sich einmal, dass die Schuld an der mehrjährigen Verzögerung in der Erledigung der Konzessions-Aenderung für Laufenburg *nicht* bei den *kantonalen* Organen liegt. Wenn aber, nach obigem, auch das Eidg. Wasserwirtschaftsamt sie ablehnt, so müsste sie wohl beim Experten, † Prof. N., gesucht werden, bezw., da es ja das *Eidg.* Amt war, das auf der Expertise bestand (vergl. Seite 27, Spalte rechts), bleibt letzten Endes die Schuld eben doch in Bern liegen.

Damit wären wir wieder beim Ausgangspunkt angelangt: Die Tatsache, dass das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft sich genötigt sieht, in Fragen des praktischen Wasserbaues Experten zuzuziehen, verursacht z. B. im Falle Laufenburg die unerwünschte Verzögerung in der Erledigung.



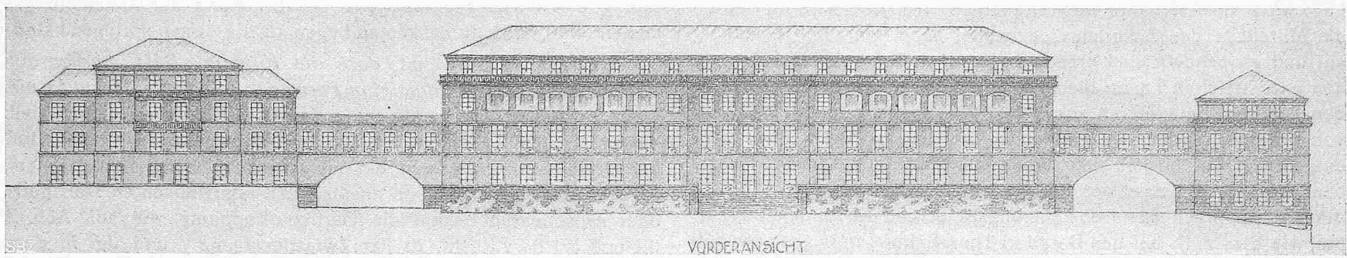
Gleichzeitig mit obiger Mitteilung des Amtes erhielten wir auch ein Schreiben des *Departement des Innern*, aus dem wir, als von allgemeinem Interesse, hier mitteilen, dass in der *Meinungsverschiedenheit rechtlicher Natur* zwischen dem Departement einerseits und der Aargauischen Baudirektion anderseits (vergl. Seite 28/29) der Bundesrat, gemäss Begutachtung durch das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, am 21. Februar 1921 grundsätzlich im Sinne der Auffassung des Departement des Innern Beschluss gefasst habe. Unsere Anziehung des bundesrätlichen Kreisschreibens vom 28. März 1918 (worin die blos *generelle* Ueberprüfung als Aufgabe des Eidg. Amtes bezeichnet war, Red.) gehe im Falle von Laufenburg von rechtsirrtümlichen Voraussetzungen aus. — Zum Schlusse wird erklärt: „Falls die Fachleute, auf die Sie Bezug nehmen, eine andere Auffassung in der Behandlung der Konzessions-Projekte wünschen möchten, sind sowohl unser Departement, als auch das Amt gerne bereit, die Anregungen und Ansichten von diesen Fachleuten selber entgegenzunehmen. Wir sind überzeugt, dass dadurch manches Missverständnis behoben werden könnte.“

handlung der Konzessionsprojekte danken. Wir haben die in Frage kommenden Stellen hiervon unterrichtet, womit die Angelegenheit für uns bis auf weiteres erledigt ist. Wenn unsere Äusserungen dazu beitragen sollten, tatsächlich vorhandene Meinungsverschiedenheiten und Unstimmigkeiten in gegenseitiger, offener Aussprache zu beseitigen, so wäre ihr Zweck erfüllt.

Korrespondenz.

„In Nr. 23 Ihrer Zeitschrift vom Jahre 1922, Band 80, befindet sich ein Artikel über

Neue Motorwagen der Burgdorf-Thun-Bahn,
der insbesondere auf die Neuheit eines Einzelachsantriebes nach System Oerlikon hinweist. In demselben wird auch die Einzelachsantriebs-Konstruktion Brown, Boveri & Cie. und insbesondere die dazu verwendete Kupplung in einer Weise erwähnt, die den Leser zur Ansicht verleiten könnte, in dem Antrieb Oerlikon und speziell in dessen Kupplungssystem einen gegenüber der Brown, Boveri & Cie.-Anordnung bedeutenden technischen Fortschritt zu erblicken. Der Verfasser des Artikels sagt: „Der Wagen zeichnet sich ferner durch die neuartige Konstruktion des Uebertragungsmechanismus

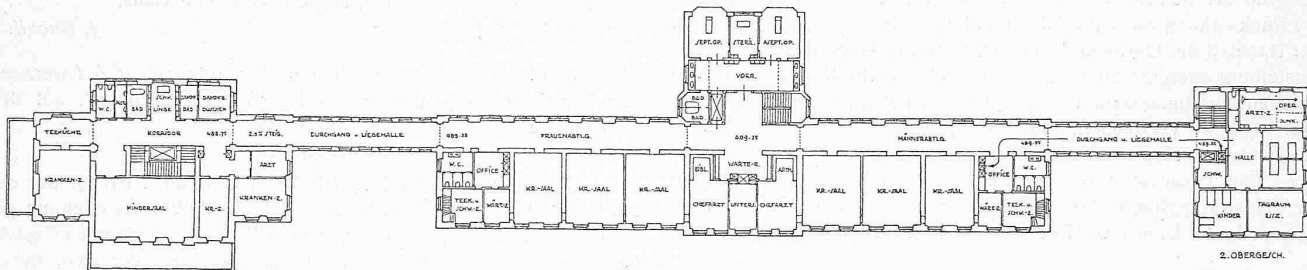


VORDERANSICHT

Pavillon B.

Rückfassade des Hauptbaues. — Masstab 1 : 800.

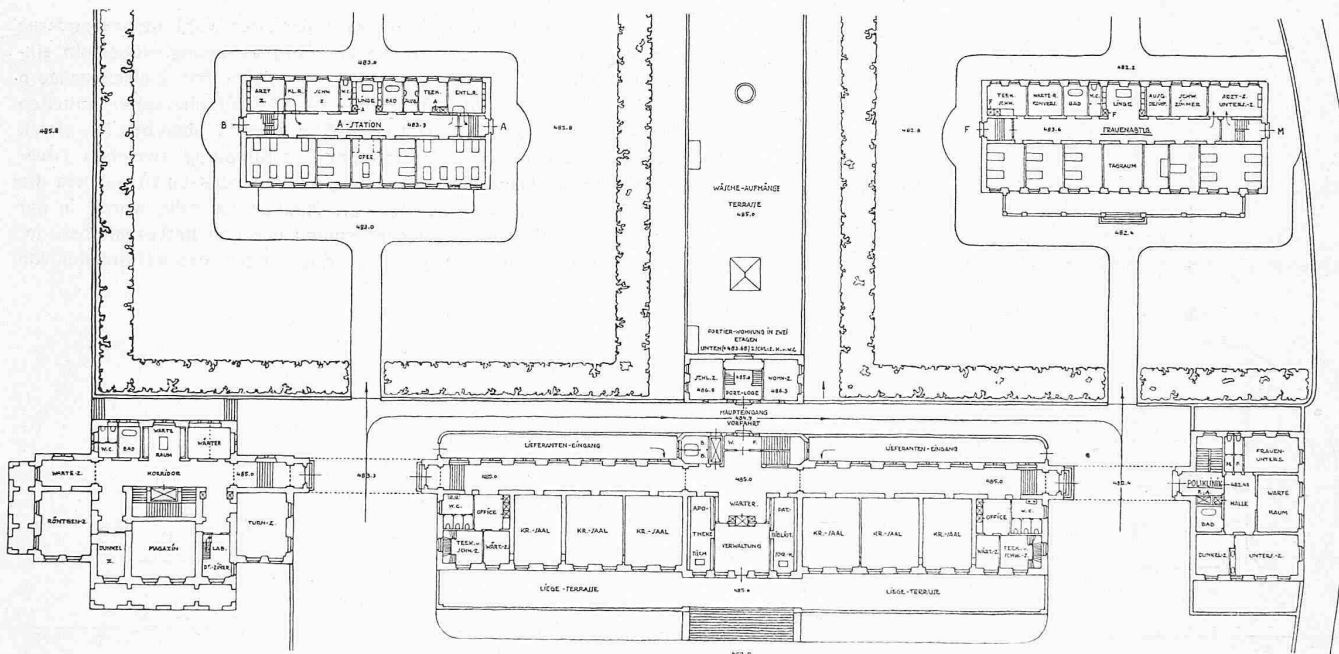
Pavillon C.



Pavillon B.

Grundriss vom 1. Stockwerk des Hauptbaues. — Masstab 1 : 800.

Pavillon C.



Angekaufter Entwurf Nr. 3. — Verfasser: Brüder Locher, Architekten in Zürich. — Erdgeschoss-Grundrisse der verschiedenen Gebäude, Masstab 1 : 800.

zwischen Motor und Triebad aus.“ [Wie in der Einleitung jenes redaktionellen Artikels deutlich angegeben, liegen ihm zwei Mitteilungen des „M. F. O.-Bulletin“ (in Nr. 5 und Nr. 9) zu Grunde. Dass der von uns im zitierten Satz, ohne besondere Absicht, gebrauchte Ausdruck *neuartig* sich mit dem „neu“ in unserer Quelle in der Tat *sinngemäß* deckt, geht aus dem zweiten Absatz der nachfolgenden Erwiderung von Ing. J. Latenser unzweideutig hervor, was wir zu unserer Rechtfertigung feststellen möchten. G. Z.]

Die Anordnung ist indessen derjenigen von BBC, die nun seit fünf Jahren in Betrieb steht, ausserordentlich ähnlich und mindestens soweit gleich, dass von einer Neuartigkeit kaum die Rede sein kann. Es sei zur Begründung dieser Ansicht auf den Artikel „Einphasen-Schnellzuglokomotive 2.C.1 mit Einzelachsenantrieb, Bauart Brown, Boveri & Cie.“ vom Juli 1922, Seite 13 in der „Schweiz. Bauzeitung“, sowie „BBC-Mitteilungen“ vom Mai 1922 hingewiesen.

Es wird ferner hervorgehoben, dass die allseitig bewegliche Kupplung *streng symmetrisch* ist. Soll damit ein Vorteil gegenüber den Kupplungen von BBC und derjenigen der Valtellina-Motorwagen hervorgehoben werden? Wie weit ein solcher Vorteil vorhanden ist, soll in Folgendem gezeigt werden.

Der Konstrukteur, dem die Aufgabe gestellt wird, eine zwischen Zahn- und Triebad allseitig nachgiebige Kupplung zu entwerfen, wird in erster Linie auf eine symmetrische Anordnung kommen, weil sie die nächstliegende und für das Auge angenehm ist, und schliesslich gestattet, das Ausbalancieren ohne Zusatzgewichte durchzuführen. Die Untersuchung auf ihre technische Qualität zeigt hingegen ein etwas anderes Bild. An eine Kupplung, die das Triebad mit dem im gefedert abgestützten Teil der Lokomotive sitzenden Zahnrad verbindet, muss die Bedingung gestellt werden, dass in keiner Lage, die das Zahnradmittel gegenüber dem Triebadmittel einnehmen kann, relative Drehbewegungen während der Rotation erzeugt werden. Ist diese Bedingung nicht erfüllt, so wirken auf den Rotor periodisch mit jeder Umdrehung wechselnde Drehmomente, die ein Pendeln des Rotors einleiten und unter bestimmten Verhältnissen Resonanz-Schwingungen erzeugen, die zum Bruch der Uebertragungs-Mechanismen führen können oder zum mindesten eine raschere und ungleichmässige Abnutzung der Lagerstellen und Zahnräder nach sich ziehen.

Die Oerlikon-Kupplung ist nun allerdings zum vorneherein absichtlich zentrisch eingestellt. Für eine dauernde exzentrische