

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	115/116 (1940)
<b>Heft:</b>	25
<b>Artikel:</b>	Neubau des Quai Turrettini in Genf: nach Entwurf von R. Maillart, Genf
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-51195">https://doi.org/10.5169/seals-51195</a>

### **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:** 23.02.2026

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

eingeseift und dann nur leicht abgeduscht. Eine dünne Seifenschicht soll auf der Haut haften bleiben. Erfahrungsgemäss genügt ein Wasserdruck von 0,3 bis 0,4 at. An sanitären Einrichtungen sind eine Handbrause und zwei feste Brausen, sowie ein Bodensammler vorzusehen.

**Abtrocknen, Wäschebezug, Kontrolle und Aufnahme.** Der Raum für Abtrocknen und Wäschebezug wird gegen die Stufen I bis III mit einer gasdichten Türe verschlossen und die Ventilation dieses Raumes wird, wie zuvor geschildert, nach den Stufen III bis I abgeleitet.

Das Abtrocknen und der Wäschebezug (Hemd und Wolldecke) dauert erfahrungsgemäss bei Halbkranken zu 50% je 3 und 4 min, bei Bahrenlägrigen 4 min; es wird von drei Mann besorgt. Die Kontrolle (ob der Patient Augentropfen, Nasensalbe usw. erhalten hat, bzw. richtig entgiftet ist) und die Aufnahme (Feststellung des Status, Ergänzen des Krankenpasses) dauern je 1 min bei Halbkranken, je 3 min bei Bahrenlägrigen und wird von einem Arzt und einem Korporal besorgt. Werden Abtrocknen und Wäschebezug räumlich von Kontrolle und Aufnahme getrennt, so ist keine gasdichte Türe zwischen diesen beiden Räumen anzubringen.

Im Anschluss an den Raum für die Aufnahme ist ein normal grosser Abort für das Personal und ein geräumiger Abort ( $1,5 \times 1,5$  m) für die Patienten wünschenswert, dieser dann so gross, dass der Patient bei Anfällen leicht geborgen werden kann. Der hier tätige Triage-Arzt ist nicht mit einer Behandlung der Patienten zu belasten, diese findet in der Abteilung «Pflege» statt.

**Ausstattung:** Bänke für das Abtrocknen der Patienten, Schäfte für Handtücher, Wäsche und Wolldecken 3,0 bis 4,0 m lang, Lavabo, Schreibpult, Instrumententisch, Stühle für Arzt und Patienten.

#### Besondere Einrichtungen

**Wasservorrat:** Experimentalübungen mit Entgiftung durch Seifenschaum haben für die Entgiftung pro Patient gegen 70 l maximal benötigt. Diese Wassermenge ist ein Maximum und sinkt mit der Verwendung von Savon chloré auf 20 l/Patient herab. Die Reinigung der 230 m<sup>2</sup> messenden Anlage erforderte 606 l, d. h. 26,5 l/m<sup>2</sup>. Der Notwasservorrat kann in einem Tank an der Decke des Abtrockneraumes oder in offenen Rinnen und Gefässen aufbewahrt werden.

**Notbeleuchtung.** Es soll zum mindesten eine Beleuchtung mittels Nickeleisensbatterien (besser ein Diesel- oder Benzinmotor mit Dynamoanlage) eingebaut werden.

**Signalanlagen.** Von folgenden Räumen aus soll man den Kommandoraum anrufen können: Warteraum, Duschenraum, Kontrolle und Maschinenraum. Von Raum zu Raum sind Signalanlagen erforderlich: Stufe I nach Entkleideräume, Entkleideräume nach Warteraum.

Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht den Bedarf an Behandlungsplätzen in den einzelnen Räumen, je nachdem pro Stunde 60, 30 oder 20 Patienten entgiftet werden sollen.

Zeitauf-wand in min	Anzahl der Plätze		
	Pro Stunde 60 Patienten	Pro Stunde 30 Patienten	Pro Stunde 20 Patienten
<i>Entgiftungsanlage für Bahrenlägrige</i>			
Entkleiden	3	3	2
Zwischenschleuse	1	1 $\div$ 2	1
Entgiftung Stufe I	6	6	3
Stufe II	6	6 $\div$ 7	3 $\div$ 4
Stufe III	3	3	2
Abtrocknen	4	4	2
Kontrolle	2	2	1
Aufnahme	2	2	1
Total	27	27 $\div$ 29	15 $\div$ 16
<i>Entgiftungsanlage für Halbkranke</i>			
Entkleiden	1 $\div$ 2	2	1
Zwischenschleuse	1	2	1
Entgiftung Stufe I	4 $\div$ 5	5	3
Stufe II	4	4 $\div$ 5	2
Stufe III	2	2 $\div$ 3	1
Abtrocknen	3 $\div$ 4	4	2
Kontrolle	1	1 $\div$ 2	1
Aufnahme	1	1	1
Total	17 $\div$ 20	21 $\div$ 24	12
Kleider anziehen	8	8	4
Zusammen	25 $\div$ 28	29 $\div$ 32	16
			14

## Neubau des Quai Turrettini in Genf

Nach Entwurf von R. MAILLART (†), Genf

Im Nachruf auf R. Maillart ist (auf S. 225 lfd. Bds.) unter den Wasserbauten des Verstorbenen u. a. der nach seinem Entwurf 1936/37 ausgeführte Quai Turrettini an der Rhone in Genf aufgeführt. Diese ebenso originelle wie ökonomische Lösung ist so typisch für Maillarts konstruktives Denken, dass wir das Wichtigste davon einer ausführlichen Beschreibung in «Strasse und Verkehr» (vom 29. April 1938) entnehmen und nachträglich auch unsern Lesern noch mitteilen.

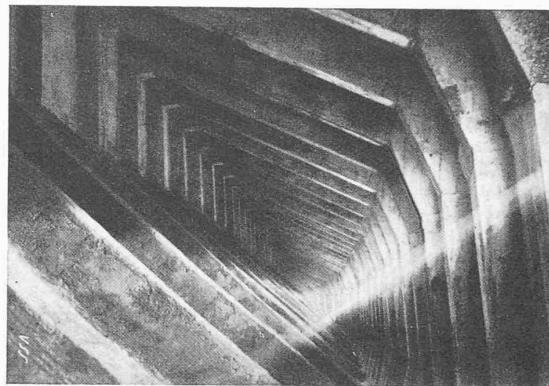
Es handelte sich, wie im Plan Abb. 1 zu sehen, um das Abschneiden und Zurücksetzen einer das Flussprofil einengenden Ecke der alten Ufermauer zwischen dem Pont de l'Ile und dem Pont de la Coulouvrenière, auf eine Gesamtlänge von 211 m. Grund dazu war die dort auftretende reissende Strömung, die einen tiefen Kolk bewirkte, ferner die mit Frankreich ver einbarte Regulierung der Seewasserstände, bzw. der Abflussverhältnisse. Den Profilen in Abb. 2 ist zu entnehmen, wie die Lösung gefunden wurde. Die ganze Stufen- und Treppenanlage, bestehend aus Tessiner Gneis, ruht auf Eisenbetonrahmen im Abstand von je 2 m, die sich ihrerseits auf eine Holzpfahlung stützen. Wo diese Pfähle mit ihren Köpfen nicht in vorhandenen Lehmschichten liegen, erhielten sie eine Umhüllung in Magerbeton. Technisch und wirtschaftlich ist diese Lösung insofern interessant, als dadurch sowohl das Eigengewicht wie der Erddruck auf ein Minimum herabgesetzt werden konnten. Ihr Verhältnis ist rd. 7 : 1, was die Neigung der Pfähle bestimmte. Das flussseitige Fundament hat man durch eine eiserne Spundwand von 3,5 bis 5,5 m Tiefe vor Unterspülung gesichert; hierfür installierte die Unternehmung eine Pressluftramme von 5,5 t Bär gewicht. Im übrigen sei hinsichtlich der Bauausführung auf die genannte Quelle verwiesen. Im ganzen waren zu leisten: rd. 20 000 m<sup>3</sup> Erdbewegung, 277 Holzpfähle von 5 bis 19 m, 1040 m<sup>2</sup> eiserne Spundwand, 1140 m<sup>3</sup> Beton, 1030 m<sup>3</sup> Eisenbeton (105 t Rundseilen), 1200 m<sup>2</sup> Treppenanlagen und 420 m<sup>2</sup> Granitverkleidung. Die Baukosten erreichten entsprechend dem Voranschlag rd. 850 000 Fr.; Kantons-Ing. R. Pesson besorgte die Bauleitung.

## Robert Maillart zum Gedächtnis

In Ergänzung des Nachrufs in Nr. 19 geben wir nachfolgend ein Verzeichnis seiner theoretischen Arbeiten sowie seiner Werke, soweit sie unsern Lesern in früheren Bänden der «SBZ» zugänglich sind (ein Stern\* bei der Seitenzahl bedeutet, dass der betreffende Bericht illustriert ist).

- 1904 Bd. 44, S. 157\*: *Thurbrücke Billwil: erster Dreigelenkbogen von 2  $\times$  35 m in vollständigem Kastenquerschnitt.*  
 1909 Bd. 53, S. 119: *Die Sicherheit der Eisenbetonbauten.*  
 Bd. 54, S. 45\*: *Rheinbrücke Rheinfelden (Konk.-Entwurf).*  
 1910 Bd. 56, S. 163\*: *Rheinbrücke Laufenburg (Konk.-Entwurf).* Beide Brücken sind fast unverändert, mit eingespannten Gewölben in Beton- und Granit-Quadermauerwerk, durch Maillart ausgeführt worden\*.  
 1913 Bd. 61, S. 196\*: *Wehrbrücke Augst-Wyhlen mit erstmaligen hölzernen Dreigelenk-Nagelbindern als Lehrgerüst.*  
 Bd. 62, S. 45\*: *Aarebrücke Aarburg, eingespannter Eisenbeton-Bogen von 68 m.*  
 Bd. 62, S. 355\*: *Muota-Brücke bei Vorder-Ibach, kühne Kragträgerkonstruktion mit 15 m Ausladung.*  
 1914 Bd. 63, S. 343\*: *Rheinbrücke Tavanasa, erbaut 1904 als erster Dreigelenk-Rippenbogen, Stützweite 51 m. Ihre gewaltsame Zerstörung vgl. Bd. 90, S. 195\* und 233\* (1927).*  
 1921 Bd. 77, S. 195\*: *Zur Frage der Biegung, mit Definition des «Schubmittelpunkts».* Weiteres hierzu vgl. Bd. 78, S. 18; Bd. 79, S. 254\* und Bd. 83, S. 109\*, 176\* und 261.  
 1923 Bd. 82, S. 43\* ff.: *Theoret. Betrachtungen zum Nietproblem.*  
 1925 Bd. 85, S. 151\*, 169\*: *Betrachtungen zum Gewölbebau.*  
 1926 Bd. 87, S. 263\*: *Entwicklung der Maillart'schen Pilzdecke, Versuche seit 1908; Beispiele: Lagerhaus Chiasso (mit Hallendach in Eisenbetonfachwerk); St. Petersburg (1912); Frankreich (1913/14); elegante Shedbauten in Spanien (1924/25).*  
 Bd. 88, S. 217\* ff.: *Beim Umbau des Grandfey-Eisenbahnviadukts war Maillart verantwortlicher «Berater» der SBB.*  
 1927 Bd. 90, S. 172\*: *Val Tschiel-Brücke bei Zillis: erster Stab bogen, Stützweite 43 m; Belastungsversuche daran, sowie*

<sup>1)</sup> Beim Bau in Rheinfelden erstellte Maillart oberhalb der Baustelle einen bemerkenswerten hölzernen Notsteg als Diagonal-Nagelbau in Form eines kastenförmigen durchlaufenden Balkens auf Pfahljochen, mit je rd. 45 m Stützweite und Querschnitt von etwa 2,5  $\times$  2,5 m, Gehbahn unten zwischen den Tragwänden (wir zitieren die Zahlen aus der Erinnerung).



Ufermauer am Quai Turrettini in Genf  
Entwurf von  
Ing. R. MAILLART †  
Abb. 3 (links). Schalung der Rahmen  
Abb. 4 (oben). Innenbild der Hohlkonstruktion

- 1928 auch an den zwei Wäggital-Stabbogen-Brücken<sup>2)</sup>; *Aqueduct Eau Noire* der SBB (bogenartiger Kastenrahmen).  
Bd. 91, S. 183\*: Origineller Vorschlag für Gewölbestaumauern mit abgestufter Druckhöhe.
- 1930 Bd. 92, S. 55\*: Zur Gewölbestärke bei Bogenstaumauern.  
Bd. 96, S. 340\*: *Landquartbrücke der Rh B* bei Klosters, Stabbogen in 125 m Kurve; Belastungsversuche vgl. Bd. 98, S. 36\*, mit zahlreichen Diagrammen.
- 1931 Bd. 97, S. 1\* ff.: Die *Lorraine-Strassenbrücke* in Bern, *Betonquadergewölbe* von 82 m Weite.  
Bd. 97, S. 165\*: *Pilzdecken im Sihlpostgebäude* in Zürich, abnormale Formen, Belastungsversuche und Diagramme.  
Bd. 98, S. 29\*: Sicherung des schiefen Turms in St. Moritz.  
Bd. 98, S. 149: *Masse oder Qualität im Betonbau?*
- 1932 Bd. 99, S. 55\*, 125: *Zu den neuen Eisenbeton-Normen*.  
Bd. 100, S. 309\*: Erdbebenwirkung auf Hochbauten.  
Bd. 100, S. 360: Wandlungen der Baukonstruktion seit 1882.  
Bd. 100, S. 361\*: *Rossgrabenbrücke* bei Schwarzenburg (82 m).
- 1933 Bd. 101, S. 104\*: *Pilzdecken, Dachbinder und Musikpavillon im Sihlhölzli*, Zürich (vgl. auch Bd. 105, S. 130\*).  
Bd. 102, S. 218\*: *Schwandbach-Brücke*, 37,4 m, mit im Grundriss elliptisch gekrümmtem Stabbogen.  
Bd. 102, S. 328\*: *Salginatobel-Brücke*, Rippenbogen (90 m).
- 1935 Bd. 105, S. 175\*: Flachdächer ohne Gefälle.  
Bd. 106, S. 248\*: Wettbewerbsentwürfe für eine Hochbrücke in Schaffhausen (140 m weit) und eine originelle Eisenbeton-Balkenbrücke über den Rhein in Feuerthalen.
- 1936 Bd. 107, S. 157\*: Neuere Eisenbetonbrücken: Töss bei Wülflingen; Spitalbrücke Engstligen (schiefer Stabbogenbrücke); *Aarebrücke Innertkirchen* (flacher Dreigelenkbogen); *Thurbrücke Felsegg* (Dreigelenk-Rippenbogen von 72 m); Eisenbahnbrücke Liesberg (schiefer Balkenbrücke). Bd. 108, S. 159\*: *Quai Perdonnet*, Vevey (Pneumatische Pfeilergründung).  
Bd. 108, S. 215\*: Viergeleisige *SBB-Aarebrücke in Bern*, Entwurf eines Dreigelenk-Rippenbogens von 132 m, mit vorgeschobenen Kämpfern.

<sup>2)</sup> Bei diesen beiden Brücken aus Gussbeton sind Frostschäden aufgetreten, für die aber Maillart nicht verantwortlich war; er hat im Gegenteil den Gussbeton stets bekämpft, hatte aber hier auf die Bauausführung keinen Einfluss. Seine älteste, 1901 gebaute Innbrücke bei Zuoz im Oberengadin (1700 m ü. M.) hat sich tadellos gehalten.

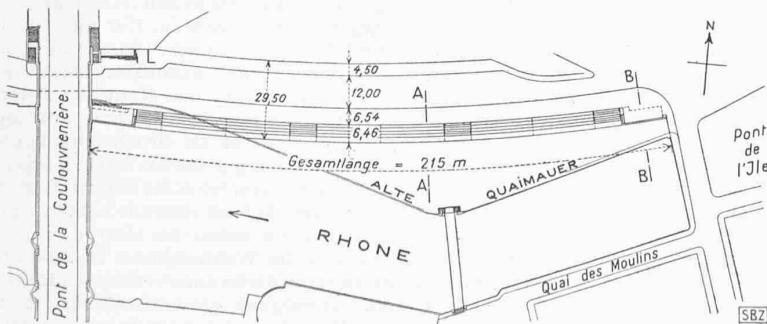


Abb. 1. Quai Turrettini in Genf, Lageplan 1:2500

1938 Bd. 111, S. 1\*: *Aktuelle Fragen des Eisenbetonbaus in Gestaltung und Berechnung*.

Bd. 112, S. 287\*: *Arve-Brücke Genf-Vessy* mit Rippenbögen unter Mitwirkung des Aufbaues, 56 m bei 4,8 m Pfeil.

Bd. 112, S. 126\*: *Zementhalle der LA*, eine dünne Eisenbeton-Schale; Bauausführung vergl. Bd. 113, S. 123\*.

1939 Bd. 113, S. 53\*: Belastungsversuche der *Schwandbach-Brücke*.

Bd. 114, S. 320\*: *Rhonebrücke Aire-Peney* (Offiz. Entwurf).

1940 (vorstehend) Quai Turrettini in Genf.

Ueberblickt man diese Zusammenstellung von Maillarts Werken und bedenkt man, dass sie nur einen Bruchteil aller seiner Bauten umfasst, so muss man staunen ob des Umfangs und der Mannigfaltigkeit einer solchen Lebensarbeit. Seine schöpferische Phantasie verband sich mit einem ungewöhnlich entwickelten Konstruktionsgefühl und gründlicher Materialkenntnis. Das äussert sich auch in seinen wissenschaftlichen Arbeiten; sie behandeln keine theoretischen Spitzfindigkeiten, sondern zielen immer auf den Kern der Frage, auf das *Grundsätzliche*. Er war kein analytischer Rechner, aber ein grosser, klar denkender *Ingenieur*, der auch den Wagemut zu *Neuem*, zu wirtschaftlich Besserem besass. Und dass seine Bauten «richtig» sind, das haben gründliche Belastungsproben vielfach erwiesen.

Man sollte meinen, dass solch eine Produktivität sich auch klingend gelohnt habe. Das war bei Maillart — wegen der Nachwirkungen der russischen Revolution — nicht der Fall; bis ins Alter hatte er mehr als ein Geschäftsjahr, in dem Null von Null aufging. Sein Lebensgewinn liegt auf geistigem Gebiet. In seinen Werken hat er ein reicheres Vermächtnis hinterlassen, als irgend ein Bauingenieur unserer Tage. In dem, was er in rastloser Arbeit geleistet, hat er sich selbst das schönste Denkmal gesetzt. Friede seiner Asche und Ehre seinem Andenken! C. J.

## Zwei Hilfstabellen zum Kurvenabstecken

Von H. ALBRECHT, Grdb.-Geometer, Kant. Tiefbauamt Basel<sup>1)</sup>

Sowohl in der ländlichen wie in der städtischen Praxis kommt man häufig in die Lage, Kurven abzustecken, bei denen keine strenge Genauigkeit verlangt wird, sondern wo es genügt, wenn die angegebenen Punkte auf einige Zentimeter genau in der Kreiskurve liegen.

Eine bekannte Methode, um in einem solchen Fall ohne Theodolit die Bogenelemente zu bestimmen, besteht darin, dass man zwei Tangenten zu je 5 m abträgt und dann die Sehne misst, womit man den natürlichen Sinuswert des halben Tangentenwinkels kennt. Hat man sich in der Kurventabelle bei den Zentriwinkeln diese sin. nat. angemerkt, so kann man damit alle Kurvenelemente bestimmen. Da auch diese Methode noch ziemlich umständlich ist, und besonders weil sie bei flachen Kurven versagt, wurde das Diagramm Abb. 1 (Seite 288) aufgezeichnet, vermittelst dessen ohne weitere Hilfsmittel die Bogenmitte bestimmt werden kann, wenn die beiden Tangenten festgelegt sind.

Beispiel: Bei einer Wegkurve wählt man auf dem Feld die Tangenten zu je 15 m und trägt sie vom Tangentenschnitt aus ab. Durch Messung ermittelt man  $s = 26,18$  m und  $a = 7,32$  m.

<sup>1)</sup> Aus: «Zeitschr. f. Vermessungswesen u. Kulturttechnik», 14. V. 1940.

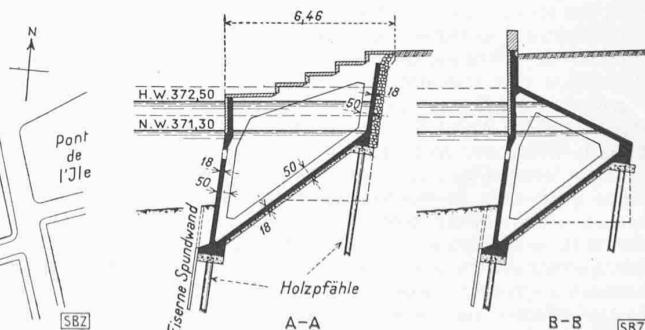


Abb. 2. Schnitte der Quaimauer, 1:250