

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Breite und tiefreichende Erdrisse in grösserer und geringerer Entfernung von den Ufern zeigen, dass sich noch grosse Erdmassen in einem labilen Gleichgewicht befinden und dass es nur geringer Vorkommnisse bedarf, z. B. in die Risse einsickerndes Wasser, weitere Unterspülung der Ufer oder die Bewegung von Bäumen mit ihren Wurzelstöcken durch heftigen Wind u. s. w., um diese Massen zum Abrutschen zu bringen.

Wie bei der kleinen Schlieren, so dehnt sich auch bei der grossen das Zerstörungswerk auf den ganzen Bachlauf und seine Zuflüsse aus.

Das städtische Verwaltungsgebäude in Zürich.

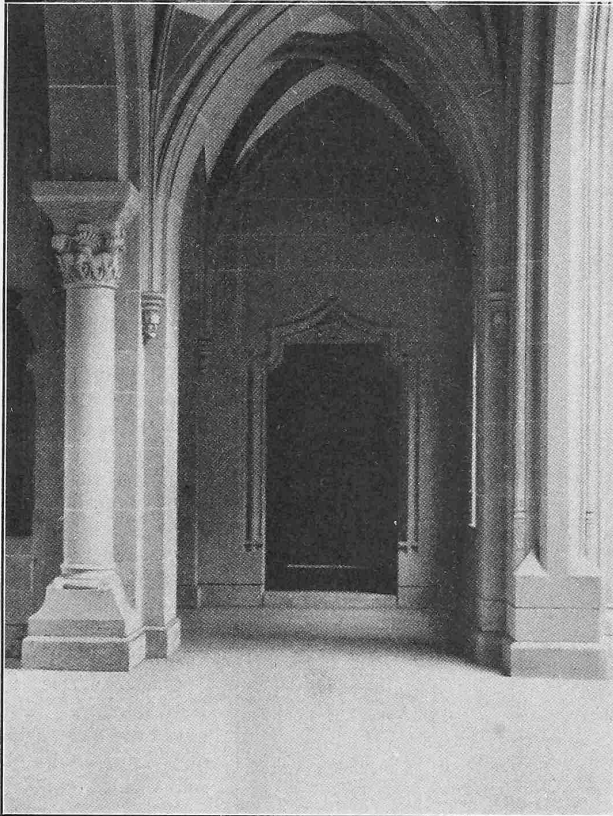


Abb. 27. Türchen im Ostflügel des Kreuzganges.

Durch die Uferanrisse und die Wegschwemmung von Gelände ist so viel Holz fortgeschwemmt worden, dass man befürchtet, es könnten die kommenden Bedürfnisse für die längs dem Bache zu treffenden Sicherungsvorkehrungen nicht mehr befriedigt werden.

* * *

Dass diese Katastrophe in den beteiligten Kreisen, zunächst bei den Geschädigten, dann aber im ganzen Kanton Obwalden, eine grosse Entmutigung hervorgerufen hat, ist begreiflich, namentlich wenn man erwägt, dass hier eine sehr solide, fast ganz in Stein ausgeführte Anlage nicht stand gehalten hat, bezw. in der kleinen Schlieren ein System von Sperren und Parallelbauten von seltener Vollkommenheit beinahe gänzlich zerstört worden ist. Wie der Bericht über diese Katastrophe in einer Tageszeitung ausführte, ist der heutige Zustand längs diesen beiden Wildbächen weit schlimmer und gefährdender als er vor der Verbauung war. Allein aus diesem Umstande zu schliessen, wie jetzt vielfach geschieht, dass hier alle Hilfsmittel der Technik unzulänglich daher jede Art Verbauung unnütz sei und dass man am besten tue, auf die Ausführung von weitem solchen Arbeiten zu verzichten, wäre gänzlich verfehlt.

Zunächst geht aus obigen Mitteilungen hervor, dass man den gegenwärtigen Zustand der beiden Wildbäche unmöglich so lassen kann, da sonst die sämtlichen Ortschaften auf dem Schuttkegel der Verwüstung und das Tal

der Aa bis zum Sarnersee hinauf und nach und nach über diesen hinaus der Versumpfung preisgegeben würde. Die Aa hat gegenwärtig nicht zu viel Gefälle und es darf dieses durch herunter geschwemmte Geschiebe der beiden Schlieren nicht vermindert werden.

Wie sehr die mehrmals genannten Ortschaften beim jetzigen Zustand der beiden Wildbäche zu leiden haben werden, das zeigten die weniger bedeutenden Anschwellungen derselben vom 18. Juli. Der Austritt der Wassermassen erfolgte an diesem Tage wieder an denselben Stellen wie am 3. Juli und auch die Verwüstungen, die sie unterhalb der Ausbruchstellen anrichteten, waren ähnlich wie das erstemal.

Der bisherige Misserfolg der ausgeführten Arbeiten hat sodann aber auch klar gezeigt, mit welcher titanischen Kräften man es hier zu tun hat und dass mit andern Mitteln als bisher gegen dieselben angekömpft werden muss. Glücklicherweise gibt es noch solche Hilfsmittel und braucht hier nur kurz auf dieselben hingewiesen zu werden.

Vor allem wird man ein bedeutend grösseres Durchflussprofil oder nutzbares Querprofil für beide Wildbäche und eine günstigere Form der Sperren wählen müssen und sodann ist für die Mauern etwas anderes Material zu verwenden, das weniger leicht zerstörbar ist wie das zwar in Zementmörtel, aber sonst in ganz gewöhnlicher Weise erstellte Mauerwerk der Sperren, Sporen und Parallelbauten. Wahrscheinlich kann durch Anlage von Entwässerungen und durch Aufforstungen auch noch etwas mehr als bisher zur Verhinderung der Geschiebebildung getan werden.

Aufnahmegebäude im Bahnhof Basel.

Wir beeilen uns, das uns vom Preisgericht zur Veröffentlichung übergebene Gutachten über das Ergebnis des Wettbewerbes für die Haupt- und Seiten-Fassaden des neuen Aufnahmegebäudes im Bahnhof Basel¹⁾ unsern Lesern mitzuteilen und werden in Bälde die preisgekrönten Arbeiten in gewohnter Weise zur Darstellung bringen.

Bericht des Preisgerichtes.

Die Jury zur Beurteilung der Konkurrenz-Entwürfe für die Haupt- und Seitenfassaden des neuen Bahnhofgebäudes Basel, bestehend aus den Herren Professor *Auer* in Bern, Professor *Gull* in Zürich, Architekt *Leonhard Friedrich* in Basel, Generaldirektor *Sand* in Bern und Kreisdirektor *Hui* in Basel, trat am 29. Juni, vormittags 10 Uhr, zusammen. Sie wählte zum Präsidenten Herrn Generaldirektor *Sand* und zum Protokollführer Herrn Kreisdirektor *Hui*.

Im Ausstellungssaale der Gewerbeschule hatte die Direktion des Kreises II die eröffneten 39 Projekte ausgestellt und der Jury weitere 7 Sendungen uneröffnet übergeben, welche erst nach dem Endtermin vom 20. Juni eingelaufen waren, zur Beurteilung, ob dieselben anzunehmen seien oder nicht.

Nachdem es sich, zufolge Poststempels, gezeigt, dass bei 6 Zusendungen bei prompter Spedition durch die Post ein Eintreffen am 20. Juni möglich gewesen wäre, wurden 6 Projekte noch nachträglich acceptiert, wogegen eines mit dem Aufgabestempel vom 21. Juni refusiert werden musste.

Zur Beurteilung kamen sonach folgende 45 Projekte: 1. Rechteckig umrahmter farbiger Kreis (gez.); 2. Hammer in Kreis (gez.); 3. «Basler Beppi»; 4. «Basler Charakter»; 5. «Hans Sachs»; 6. Farbiges, rechteckig umrahmtes Rechteck (gez.); 7. «Jo per se»; 8. «Rebur»; 9. «Verdecktes Oberlicht»; 10. «Kupferdach»; 11. «A B»; 12. «Nr. 13»; 13. «Industrie und Handel beleben den Verkehr»; 14. «Fahrplanmässig»; 15. «Die Masse bleibt»; 16. «Arbeit und Kampf»; 17. «Harmonie»; 18. «Bring Glück»; 19. «Urbi et Orbi»; 20. Schweizer Kreuz im roten Kreis (gez.); 21. «Mit dem Pfeil dem Bogen»; 22. «Bach»; 23. «Weltverkehr»; 4. «Freiheit»; 25. «Kreis II»; 26. «Freiweg»; 27. «Auf in den Kampf»; 28. «Der goldenen Pforten»; 29. «Villa am Moor»; 30. «Rundbogen»; 31. «Probe-pfeil»; 32. «Basilea»; 33. «Monumental»; 34. Flügelrad (gez.); 35. «SBB»; 36. «Rutschbahn»; 37. «Dem neuä Hus in neuer Züt ä neu Form»;

¹⁾ Bd. XLI, S. 92, 103, 204, 218 und 298; Bd. XLII, S. 12.

von Geschieben und Holz völlig ausgefüllt worden, wodurch der grösste Teil der Wassermasse zur Ueberflutung der Ufer gezwungen und auch grobes Geschiebe auf beide Ufer getrieben wurde. Diese Wasserflut wälzte sich dann kniehoch rechts und links des Baches über den Schuttkegel hinunter, einerseits bis Alpnachstad und andererseits über Alpnach, indem sie Felder und Wiesen überschwemmte und mit Schlamm überdeckte, Keller mit Wasser anfüllte, sowie Wohnungen durchnässte und unbewohnbar machte. Die Strassendecke wurde auf lange Strecken aufgerissen und stellenweise bis auf das Steinbett von Material entblösst.

Dass sich das Bachbett an dieser Stelle verstopft hat, wird zwei verschiedenen Ursachen zugeschrieben. Von der einen Seite wird behauptet, der Gefällsbruch der Bachsohle beim Steg sei daran schuld. Andere dagegen wollen wissen, die Strebende des eisernen Steges, welche von den beiden Widerlagern aus die Tragbalken desselben unterstützten, hätten die Weiterförderung der Geschiebe verhindert. Wahrscheinlich waren beide Ursachen zusammen die Veranlassung der Verstopfung.

Von dieser Stelle an ist das Bachbett überall mit Geschieben, Sand, Kies, kleinem und grössern Felsblöcken und Holz ausgefüllt. Von den Sperren und Parallelbauten im Seeweli und ober- und unterhalb sind nur noch Ueberreste und Schutt sowie wenige Trümmer zu sehen. Uferanrisse und Rutschungen auf der einen und auf der andern Seite wechseln mit einander ab oder sind beidseits zugleich vorhanden.

Wie Augenzeugen berichten, ist der Zustand des Wildbaches auch weiter oben keineswegs besser und sind in allen Rinnsalen Erosionen, Uferausbrüche und Rutschungen sehr zahlreich.

Ein ebenso trauriges Bild der Zerstörung bietet das Gebiet der grossen Schlieren dar. Zwar blieb die hölzerne Brücke für die Landstrasse von Alpnach nach Kägiswil ebenfalls unversehrt, aber gleich oberhalb derselben begann die Ueberflutung des rechten Bachufers, nachdem sich das Bachbett von oben bis hierher mit Geschieben angefüllt hatte. Die Wassermassen stürzten dann über Felder und Wiesen und richteten auf der rechten Seite des Schuttkegels, in der Gemeinde Kägiswil, ganz ähnliche Verwüstungen

und Schädigungen an, wie die kleine Schlieren auf der linken Seite in Alpnach und Alpnachstad. Die rechtsseitige Ufermauer oberhalb der Brücke wurde durch Hinterspülung stark beschädigt und ein in das Bachbett hinausgebauter Mauersporren von der Ufermauer getrennt.

Die zahlreichen, meist aus Stein gebauten Talsperren, namentlich in Geretschwand, sind grösstenteils zerstört, weggefegt oder in Schutt und Trümmer gelegt, sodass man nur noch spärliche Reste von diesen Werken, selten eine ganz erhaltene Sperre, mehr sieht. Von den Sperren, die nicht ganz verschwunden sind, ist ein Bruchstück entweder am rechten oder am linken Ufer übrig geblieben und wechselt die Lage dieser Ueberreste von einer Sperre zur folgenden. Infolge dieser Abwechslung in der Zerstörung der Sperren, die meist durch Hinterspülung bewirkt wurde, wälzte sich die Wassermasse oft auf kurzen Strecken von einem Ufer auf das andere, in Serpentin und in sonst geradem Lauf die heftigsten Querströmungen bildend, wodurch die Zerstörung der Verbauungsanlagen, die Uferanrisse und Rutschungen, überhaupt die Verwüstung der Ufer sehr beschleunigt und im gleichen Querprofil neben tiefen Kolken hohe Wälle und Haufen von Schutt und Trümmern gebildet wurden.

Die Bewegung der Geschiebe talabwärts war von einem donnernden Gepolter begleitet, sowie von dem Erzittern des Bodens, das von Augenzeugen auch in einiger Ent-

fernung vom Wildbache noch wahrgenommen wurde.

Eine steinerne Sperre, die sich rechts an einen grossen Felsblock anlehnt, ist ziemlich verschont geblieben, während dieser hinterspült wurde und die Wassermasse sich hinter ihm hindurch eine neue Bahn brach.

Infolge der Umgehung und der gänzlichen oder nur seitlichen Zerstörung der Sperren ist das Bachbett auf lange Strecken bedeutend verbreitert und mit Trümmerhaufen, Felsblöcken, Holz und Stämmen überschüttet worden. Ein Uferabbruch folgt dem andern, häufig sind die Ufer beidseits zugleich angerissen.

Die Hinterspülung der Sperren wurde dadurch bewirkt, dass die Stirnmauern derselben ausserhalb dem Normalprofil und die Parallelbauten stellenweise 3 m hoch vom Wasser überflutet wurden.

Das städtische Verwaltungsgebäude im Fraumünsteramte in Zürich.



Abb. 26. Baldachin am Strebepeifer des Ostportals in Hof II.

Das städtische Verwaltungsgebäude in Zürich.

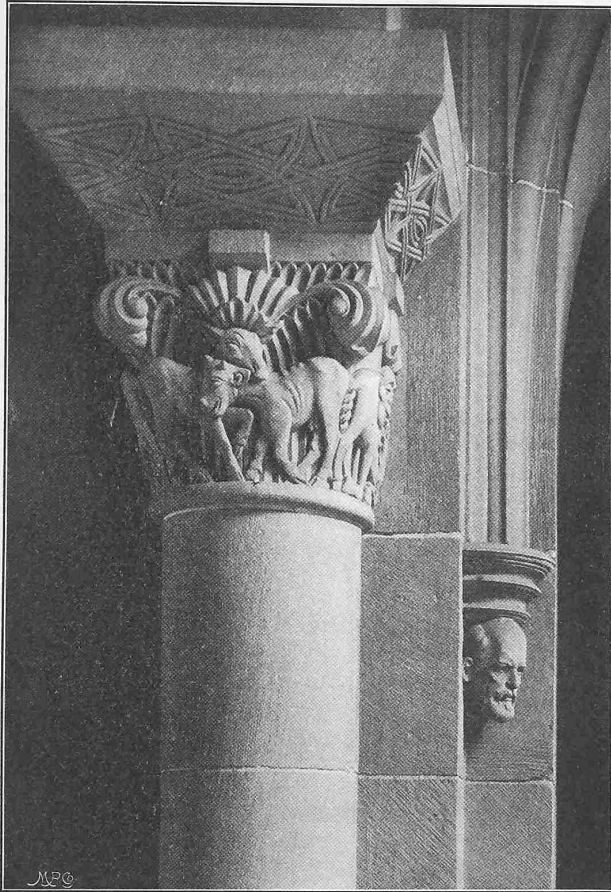


Abb. 28. Detail aus dem Ostflügel des Kreuzgangs.

38. «X Y Z»; 39. «Weisse Wolke»; 40. «S B B»; 41. «Ride ride Rössli»; 42. «Telos»; 43. «Passerelle»; 44. Baselstab (gez.); 45. Rotes Dreieck (gez.).

Eine vorgängige Prüfung der Projekte durch die Kreisdirektion hatte ergeben, dass dieselben mit wenigen Ausnahmen den Programm-Bedingungen entsprechen oder dass nicht zulässige Änderungen sich leicht berichtigen liessen.

Auf einem ersten Rundgange wurden wegen ungenügender architektonischer Durchbildung folgende 13 Projekte ausgeschieden: No. 1, 2, 13, 16, 21, 24, 26, 32, 37, 40, 41, 42 und 44.

Beim zweiten Rundgange wurden sodann nach eingehender Besprechung und Prüfung die folgenden weiteren Projekte als nicht weiter konkurrenzfähig erklärt: Nr. 4, 5, 8, 9, 10, 12, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 34, 36, 38 und 43 und zwar aus nachstehenden Gründen:

Vielen dieser Projekte gebricht es an der charakteristischen Erscheinung. In äusserlich zwei- oder dreigeschossigem Aufbau deuten sie auf die Anlage grosser Säle im ersten Stock, sodass man eher auf ein Konzertgebäude usw. schliessen würde. Bei andern Projekten ist die Halle zu wenig hervorgehoben. Auch die Silhouette und Detailbehandlung lässt vielfach die nötige Ruhe, Einfachheit und Grösse vermissen. Einzelne Versuche der sichtbaren Verbindung von Eisen- und Stein-Konstruktionen sind nicht befriedigend.

In einem dritten Rundgange wurden nach eingehender Prüfung und gegenseitiger Abwägung der Vorzüge der verschiedenen Projekte die Nummern 3, 6, 7, 11 und 22 aus denselben, eben angeführten Erwägungen fallen gelassen und es kamen die Projekte 14, 15, 33, 35, 39 und 45 in die engere Wahl. Dieselben wurden zusammengehängt und die erste Sitzung geschlossen.

Dienstag den 30. Juni, vormittags 8 Uhr, fand eine zweite Sitzung statt und in vierstündiger eingehender Diskussion wurden die sechs Projekte der engern Wahl geprüft.

Nr. 14. Motto: «Fahrplanmässig». Die grosse Halle des Mittelbaues ist mit einer Hängekuppel auf Quertonnen an drei Seiten überdeckt. Die Halle kommt mit ihrem grossen Rundbogenfenster gut zur Geltung,

die Seitenflügel setzen das Motiv dieser Rundbögen fort, sodass sie mit dem Mittelbau zur einheitlichen Wirkung gelangen. Indessen ist die Gesamtsilhouette der Fassade doch zu bewegt und die Türme über dem Ein- und Ausgang sind viel zu hoch. Die architektonische Durchbildung der Fassaden im allgemeinen ist gefällig und ansprechend. Die Seitenwände der Halle sind in geschickter Weise symmetrisch gegliedert und es sind verschiedene Einzelheiten des Grundrisses architektonisch verbessert.

Nr. 15. Motto: «Die Masse bleibt». Die Mittelhalle ist mit äusserlich ausgesprochenen Quertonnen überdeckt, in welche im Innern der Halle die viereckigen Türme des Ein- und Ausgangs in störender Weise einschneiden. Die äussere Massengruppierung ist gut, ebenso die Silhouette, die Detailbildung etwas schwerfällig. Die Türme des Mittelbaues haben zu sehr Kirchturm-Charakter und beeinträchtigen dadurch den architektonischen Eindruck einer Bahnhofhalle.

Nr. 33. Motto: «Monumental». Die äussere Massengruppierung erscheint gut abgewogen. Die Halle des Mittelbaues ist mit einer äusserlich ausgesprochenen Kuppel auf ebenfalls äusserlich erscheinenden Quertonnen überdeckt, wodurch die innere Struktur prägnant zum Ausdruck gelangt. Das grosse Segmentbogen-Motiv zwischen den Pylonen vom Aus- und Eingang wirkt charakteristisch; es ist jedoch die ganze Aussenarchitektur im einzelnen schwerfällig durchgebildet.

Nr. 35. Motto: «S B B». Die Massengruppierung ist sehr einfach, in den Flügelbauten sogar etwas zu dürftig. Die Haupthalle ist mit einem grossen äusserlich ausgesprochenen Tonnengewölbe auf zwei seitlichen Quertonnen über Ein- und Ausgang überdeckt. Das grosse Fassadenmotiv des Mittelbaues zeigt ausgesprochenen Bahnhof-Charakter; dagegen wirken die elliptischen Steinkuppeln der Eckpavillons zu schwerfällig. Die nach vorne gezogenen Fensterpfeiler des grossen Segmentbogens beengen den Raum der Billettausgabe. Ein- und Ausgang sind im Aeussern geschickt hervorgehoben.

Nr. 39. Motto: «Weisse Wolke». Der wesentliche Vorzug dieses Projektes liegt in der Anwendung von Gelenkträgern, welche die ganze Eingangshalle frei überspannen, sodass alle Pfeiler-Einbauten, die bei einem solchen Verkehrsgebäude stören, vermieden werden können. Der Verfasser konnte sich darum auch mehr, als jeder andere Konkurrent an den gegebenen Grundriss halten, ja ihn durch die Weglassung der Einbauten an den Ein- und Ausgängen noch verbessern. Die architektonische Durch-



Abb. 29. Detail aus dem Ostflügel des Kreuzgangs.

bildung richtet sich auf möglichste Vereinfachung der formalen Gestaltung und unmittelbarsten Anschluss an die Konstruktion und daher auf die Beseitigung aller jener Detailgliederungen, welche nur traditionell-ästhetischen Wert haben. Wenn auch die künstlerische Erscheinung des Aeusseren nicht durchweg befriedigt, so kann man der im Projekt ausgedrückten Absicht möglichster Vereinfachung und auf Zurückgehen auf den reinen Ausdruck der konstruktiven Ideen für den vorliegenden Zweck eines grossen, vorwiegend praktischen Zwecken dienenden Verkehrsgebäudes den Beifall um so weniger versagen, als wohl zweckmässig gerade nach dieser Seite hin versucht werden muss, die definitive Lösung der Aufgabe zu finden. Unter allen Umständen müsste dabei eine ausgedehntere Beleuchtung des Innern mit ruhigem Nordlicht von der Fassade aus angestrebt werden.

Nr. 45. Motto: Rotes Dreieck (gez.) weist eine ähnliche Massengruppierung und architektonische Gestaltung des Mittelbaues auf, wie Nr. 33. Die Einzelgestaltung ist wesentlich nüchterner und ebenso schwerfällig.

Nach einlässlicher Abwägung und Vergleichung der sechs in engerer Wahl gebliebenen Projekte entschied die Jury, dass ein erster Preis nicht zu erteilen sei und dass die für die Prämierung der drei besten Projekte ausgesetzte Summe von 10000 Fr. in folgender Weise zu verteilen sei:

Zwei II. Preise von je Fr. 3500 den Projekten Nr. 14 und Nr. 33.

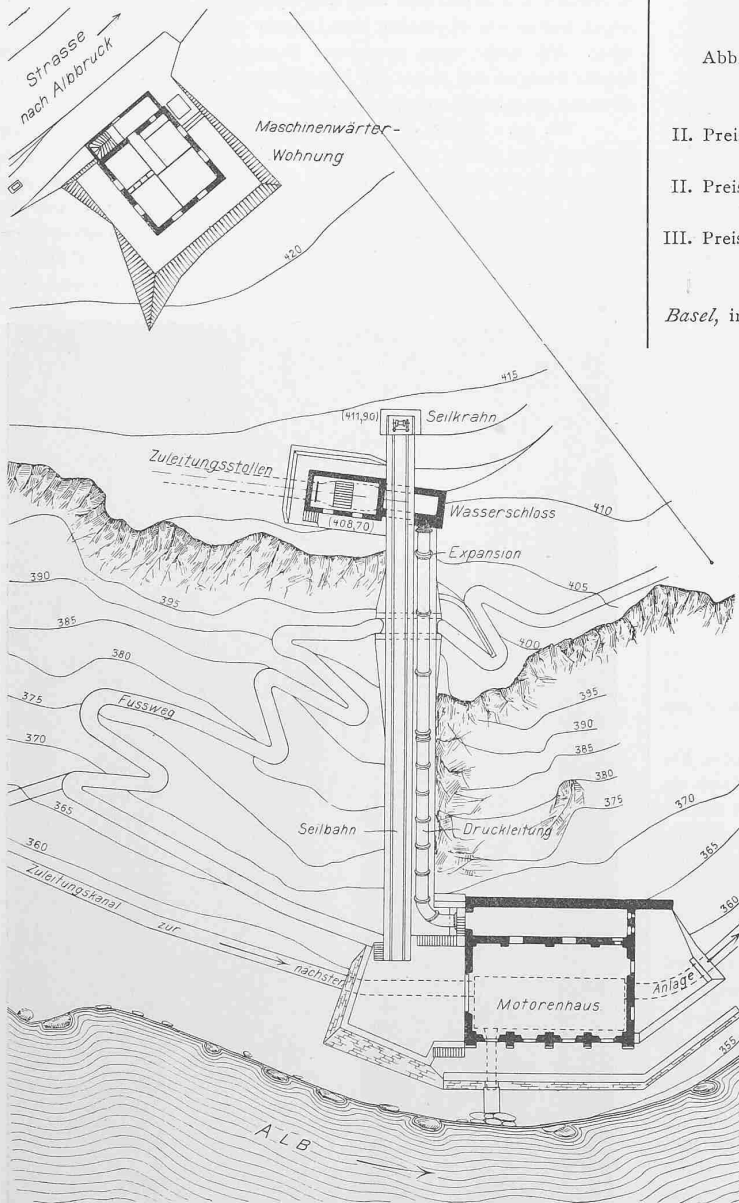


Abb. 16. Lageplan der Kraftanlage mit Motorenhaus, Druckleitung, Seilbahn, Wasserschloss und Maschinenwärterwohnung. — Masstab 1:700.

Ein III. Preis von Fr. 3000 dem Projekte Nr. 39, entgegen der Einsprache der Vertreter der Bahnverwaltung, welche dieses Projekt wegen seiner zu fremdartigen Erscheinung nicht prämiieren wollten.

Nach Eröffnung der mit dem Motto versehenen Couverts ergaben sich als Verfasser:

Elektrizitätswerk der Papierfabrik Albruck.

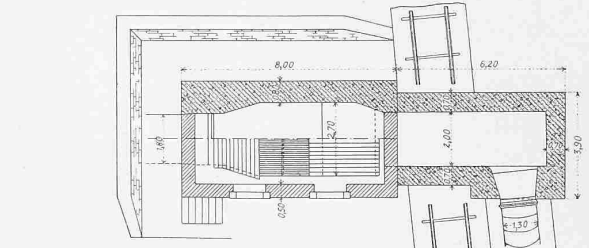
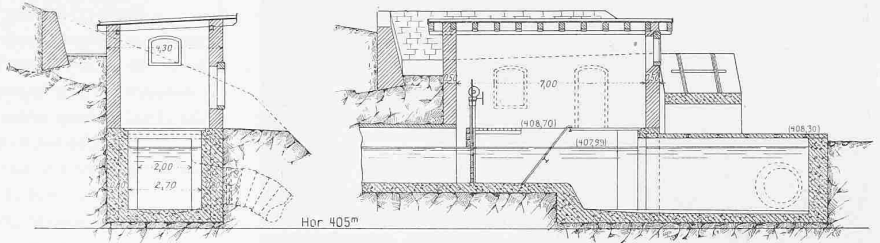


Abb. 13. Grundriss, Quer- und Längsschnitt vom Wasserschloss. Masstab 1:250.

II. Preis zu Fr. 3500. — Projekt Nr. 14, Motto: «Fahrplanmässig», Architekten *Kuder & Müller* in Zürich und Strassburg.

II. Preis zu Fr. 3500. — Projekt Nr. 33, Motto: «Monumental», Regierungsbaumeister *Kurt Gabriel* in Düsseldorf.

III. Preis zu Fr. 3000. — Projekt Nr. 39, Motto: «Weisse Wolke», Professor Architekt *J. M. Olbrich*, Künstler-Kolonie in Darmstadt.

Basel, im Juli 1903.

Die Preisrichter:

Auer *Gull* *Friedrich*
Sand *Hui.*

Elektrizitätswerk der Papierfabrik Albruck im südlichen Schwarzwald.

Von *F. Allemann-Gisi*, Ingenieur.

III.

3. *Wasserschloss und Druckleitung.* Der Eintritt des Wassers aus dem Stollen in die Druckleitung erfolgt in einer zum Teil in Felsen eingeschnittenen Kammer, die mit einem abschliessbaren Häuschen überdeckt ist. Der Wasserzufluss kann durch eine Zugschleuse reguliert oder gänzlich abgesperrt werden (Abb. 11, S. 15 und Abb. 13). Vor dem Eintritt des Wassers in die Druckleitung ist ein engmaschiger Rechen mit 17 mm weiten Oeffnungen zwischen den Stäben angebracht, dessen Bedienung und Reinhaltung namentlich im Spätherbst und bei Hochwasser viel Arbeit macht. Der Raum über der Wasserkammer wird im Winter geheizt.

Die *Druckleitung* hat einen lichten Durchmesser von 1,30 m und besteht aus genieteten Röhren von Schweisseisenblech und schmiedeisernen Flanschenringen zum Zusammenschrauben der Stösse. Zur Abdichtung sind 5 mm dicke Bleiringe verwendet worden. Die Blechstärken nehmen abwärts mit zunehmendem Wasserdrucke zu. Diese Druckleitung hat im ganzen eine Länge von 70 m, während die Fallhöhe bloss 48,3 m beträgt. Sie ist in sehr steiler Lage (83/137 ‰) an die dortige Felswand gelehnt und