Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

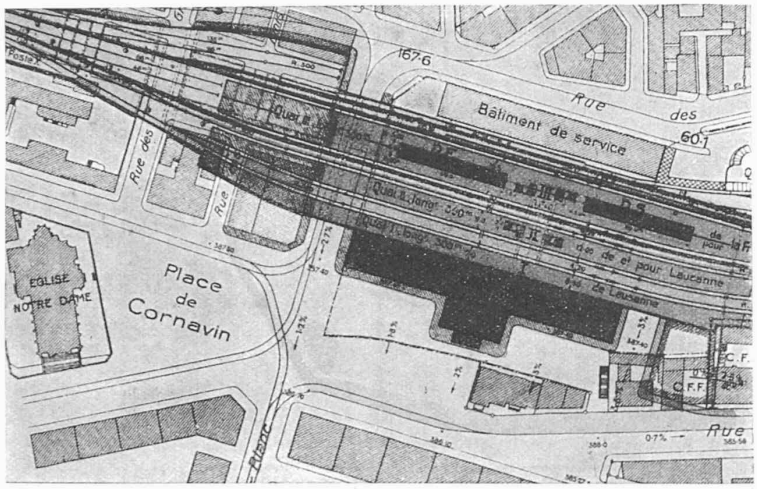
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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

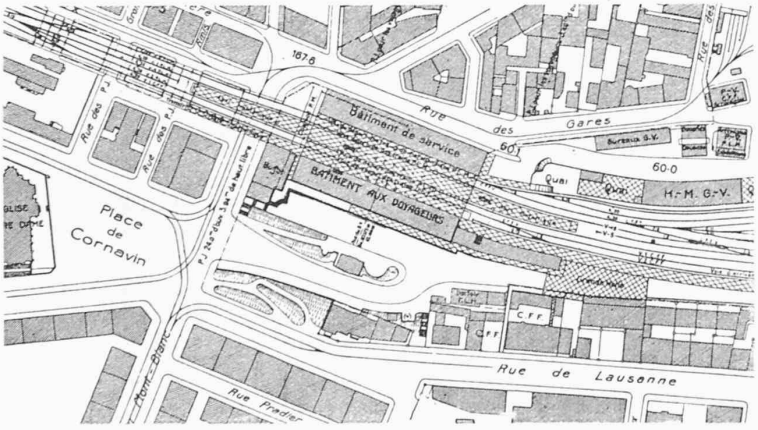
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Vorprojekt der S. B. B. für den Bahnhof Genf-Cornavin. Lageplan 1 : 3000.



Gegenwärtiger Zustand des Personenbahnhofs Genf-Cornavin. Lageplan 1 : 4000.

Einrichtung für Lokomotiven betrachtet werden darf, den Höchstwert von 40 %.

Da die Hochleistungslokomotive nach eigenen Angaben des Erfinders den Dampf nur gerade kondensieren will, arbeitet sie in dem schräg schraffierten Gebiet im Bereich von 1 bis 0,8 at. In diesem beträgt aber die Kohlenersparnis nur 19 bis 23 % bei 40 at bezw. 25,5 bis 28,7 % bei 60 at; *im Mittel also 24 %*. Berücksichtigen wir auch, dass die Wiesinger-Lokomotive im Gewicht leichter als die normale Bauart werden soll, so kann von einer Kohlenersparnis von 50 % gegenüber den bestehenden Heissdampflokomotiven nicht die Rede sein, selbst dann nicht, wenn wir den Vergleich der Leistung auf den Zughaken beziehen.

Der Hochdrucktaumel, der in letzter Zeit weite technische Kreise ergriffen hat, und besonders die hochtönenden Versprechungen, die in die Welt hinausposaunt werden, können der Entwicklung einer an sich guten Sache mehr schaden als nützen. Wir haben daher gerne die Gelegenheit benützt, um auf Grund von Erfahrungen und Berechnungen festzustellen, welche Brennstoffersparnis durch die Einführung des Hochdruckbetriebes speziell im Lokomotivbau tatsächlich erwartet werden kann.

Diese Ersparnisse sind allerdings nicht im Sinne des erwähnten Artikels in der „N. Z. Z." ausgefallen; sie sind immerhin aber derart, dass es sich unbedingt lohnt, das Hochdruckgebiet für die Dampflokomotive weiter zu verfolgen, um die Entwicklung der an sich schlechten Wärmekraft-Maschine der Lokomotive weiter zu fördern.

Die von uns in der Tabelle 1 angegebenen Zahlen werden Aenderungen in einem gewissen Betrage unterworfen sein, die durch die Ausführungsart des Kessels und der Maschine selbst bedingt sind. Diese Aenderungen werden aber niemals das Endergebnis unserer Berechnungen weitgehend beeinflussen können, und der Lokomotivbauer wird sich glücklich schätzen, wenn es ihm gelingt, mit einer Hochdrucklokomotive von 40 bis 60 at die von uns errechnete Kohlenersparnis von rund 25 % zu erreichen.

Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

Im folgenden beginnen wir mit der Veröffentlichung des Ergebnisses des jüngsten Wettbewerbs für einen grossen Bahnhof der S. B. B. Es seien zur Einleitung und zur richtigen Würdigung der Entwürfe die beiden Grundrisse des gegenwärtigen Zustandes und des Vorprojektes aus dessen Darstellung in Band 81 (31. März 1923) hier wiederholt. Bei der Auswahl der Pläne haben wir uns bezügl. der massenhaften blossen Varianten zum Vorprojekt möglichst beschränkt zu gunsten der Arbeiten, die *Neues* bieten, d. h. den Eigenheiten der ausgesprochen unsymmetrischen Situation Rechnung tragen. Wir beginnen mit der üblichen Wiedergabe der prämiierten und angekauften Entwürfe und deren Beurteilung durch die Jury, und lassen einen allgemeinen Ueberblick am Schluss folgen.

RAPPORT DU JURY.

Le jury du concours pour l'étude d'un projet du nouveau bâtiment aux voyageurs à Genève-Cornavin se réunit à Berne, dans la salle du séminaire de droit de l'Université, le jeudi, 12 mars 1925, à 8 h 30. Sont présents: MM. Ed. Fatio, architecte à Genève; A. Leclerc, architecte à Genève; E. Paschoud, ingénieur en chef C. F. F. à Lausanne, et Th. Nager, architecte de la Direction générale des C. F. F. à Berne, membres du jury, ainsi que M. E. Labhardt, ingénieur en chef de la Direction générale des C. F. F., à Berne, membre suppléant fonctionnant en remplacement de M. L. Bonnier. MM. L. Bonnier, membre du jury, et L. Bovy, membre suppléant, se sont fait excuser tous deux pour raison de maladie.

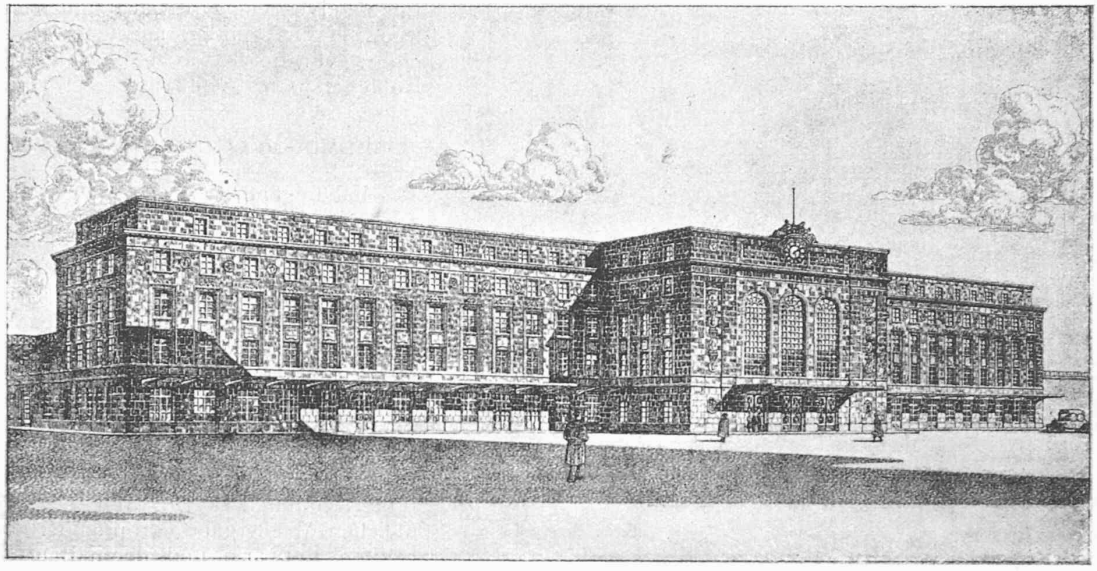
La 1ère séance, le 12 mars, est ouverte par M. A. Schrafl, membre de la Direction générale des C. F. F. Le jury se constitue en désignant M. Fatio comme président.

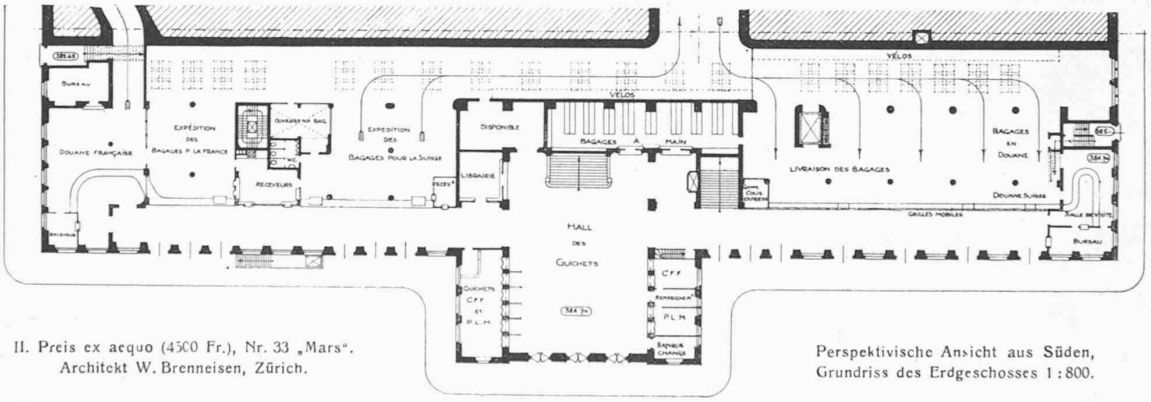
Les projets du concours, au nombre de 75, sont exposés dans l'aula et dans une autre salle de l'Université. Le jury constate que tous les envois sont arrivés à temps, que tous les concurrents, à l'exception des projets No. 54 (Rose) et 58 (Icare), ont rempli les conditions matérielles du programme. De ce fait, ces deux projets sont disqualifiés; tous les autres peuvent être pris en considération.

Après une visite générale de tous les projets, le jury procède à un *premier tour d'élimination* pour insuffisance de qualités générales et architecturales; sont éliminés: No. 5 (XXe siècle), 15 (L'organisme), 16 (Papin), 18 (Halte), 26 (Louis Favre A), 28 (Escalade), 29 (C. F. F.-P. L. M.), 31 (Peggy), la variante de la situation du No. 38 (Electrification), 44 (Cement Gun), 50 (Mont-Blanc A), 59 (Mont-Blanc B), 63 (Le temps du béton armé), la variante de façade du No. 66 (Pacific 231), 67 (Dégager l'entrée), 68 (Mars B), 69 (Avec ou sans sortie distincte), 74 (Pourquoi pas?). Cette première élimination écarte donc 16 projets plus 2 variantes.

Le jury procède le lendemain à un *2me tour* en serrant la critique de plus près, et élimine les projets suivants pour insuffisance dans la disposition du plan, l'aménagement de la place de la gare et l'étude des façades: La variante de façade du No. 1 (Porta Helvetiae), No. 4 (L'aiguilleur), 13 (Pas de courette), 17 (Au bord du Léman), 19 (Clarté), 25 (Orientation), 32 (Suisse-Genève-France), 34 (L'horloge), 38 (Electrification), 39 (Mont Salève), 42 (Stephenson), 47 (Octogone), 49 (Mars A), 56 (Séraphin), 73 (Rail). Soit 14 projets plus une variante.

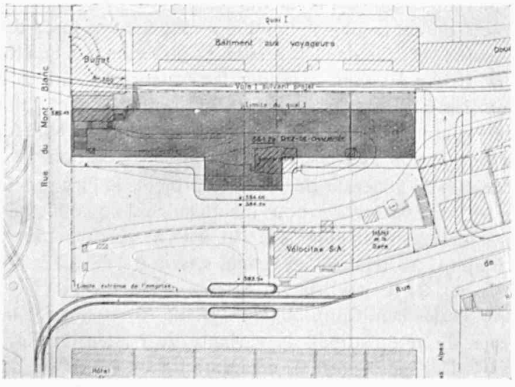
Le *3me tour* provoque l'élimination des 29 projets suivants: 1 (Porta Helvetiae), 3 (Jour et nuit), 6 (Louis Favre), 7 (Pax), 11 (Campanile), 14 (C. F. F.), 20 (Pas d'entresol), 21 (Moins cinq), 22 (A chacun selon ses oeuvres), 23 (Point), 24 (Hall central), 27 (Vive la Genève), 40 (Salève), 41 (Rouge et noir), 43 (Un grand escalier), 45 (Aux nations), 48 (Gaby), 52 (Mouvement), 53 (Quo Vadis), 55 Post Tene-



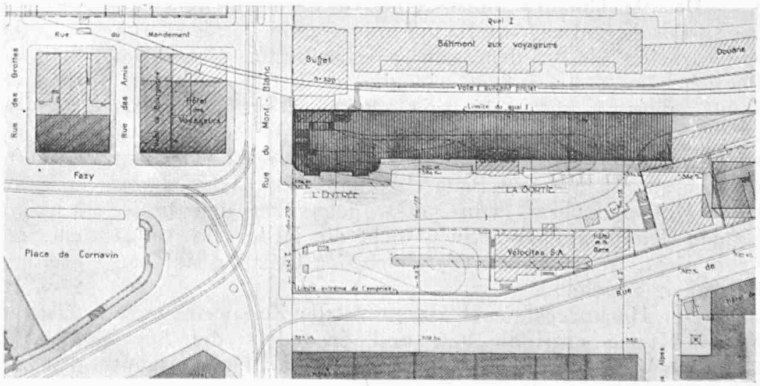


II. Preis ex aequo (4500 Fr.), Nr. 33 „Mars".
Architekt W. Brenneisen, Zürich.

Perspektivische Ansicht aus Süden,
Grundriss des Erdgeschosses 1 : 800.



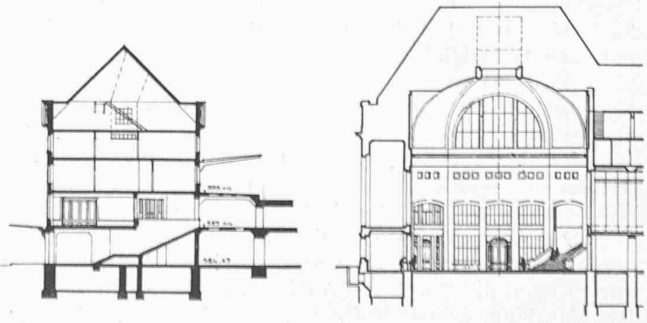
Lageplan 1 : 2500 zum Entwurf Nr. 33 „Mars".



Lageplan 1 : 2500 zum Entwurf Nr. 60 „Sic" auf nebenstehender Seite.

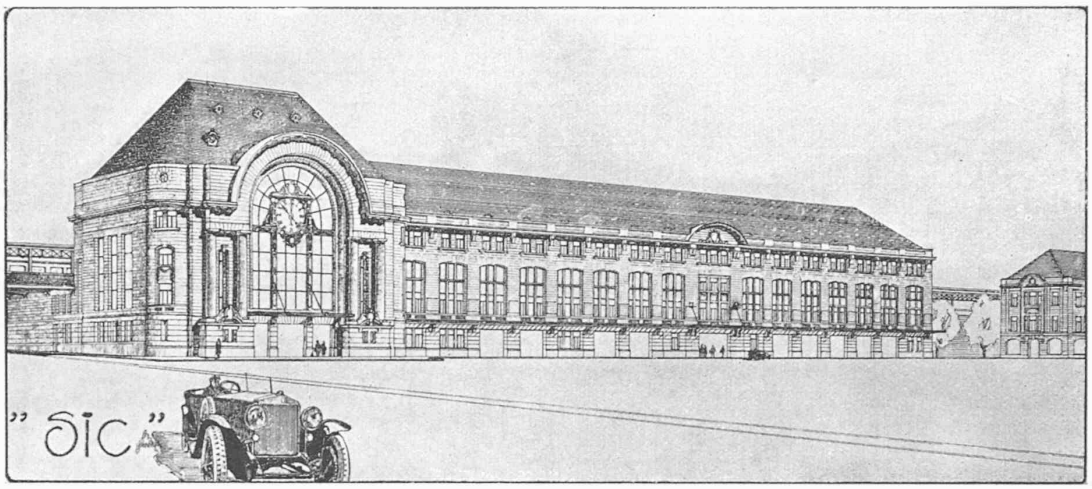
bras Lux), 57 (1,92 m à monter), 61 (Franco-Suisse), 62 (C. F. F. et P. L. M. A), 65 (Petit Paris), 66 Pacific 231, 70 (Par l'entresol), 71 (Simplex C. F. F.), 72 (Clarum Simplex), 75 (Béton). Les projets No. 41, 43 et 55 seront soumis à un nouvel examen dans le classement définitif.

Les remarques générales ayant motivé l'élimination ci-dessus sont les suivantes: L'arrangement de la place de la gare manque d'étude ou donne des résultats non exécutables. Pour les plans semblables au plan officiel, les changements apportés n'offrent pas des améliorations, et les façades des dits manquent de caractère. Les projets apportant de nouvelles idées différant totalement du plan officiel ne présentent pas d'intérêt suffisant ni en plan ni en façade pour être retenus; les dégagements sont souvent trop importants, les escaliers mal compris, certains locaux sont souvent trop impor-

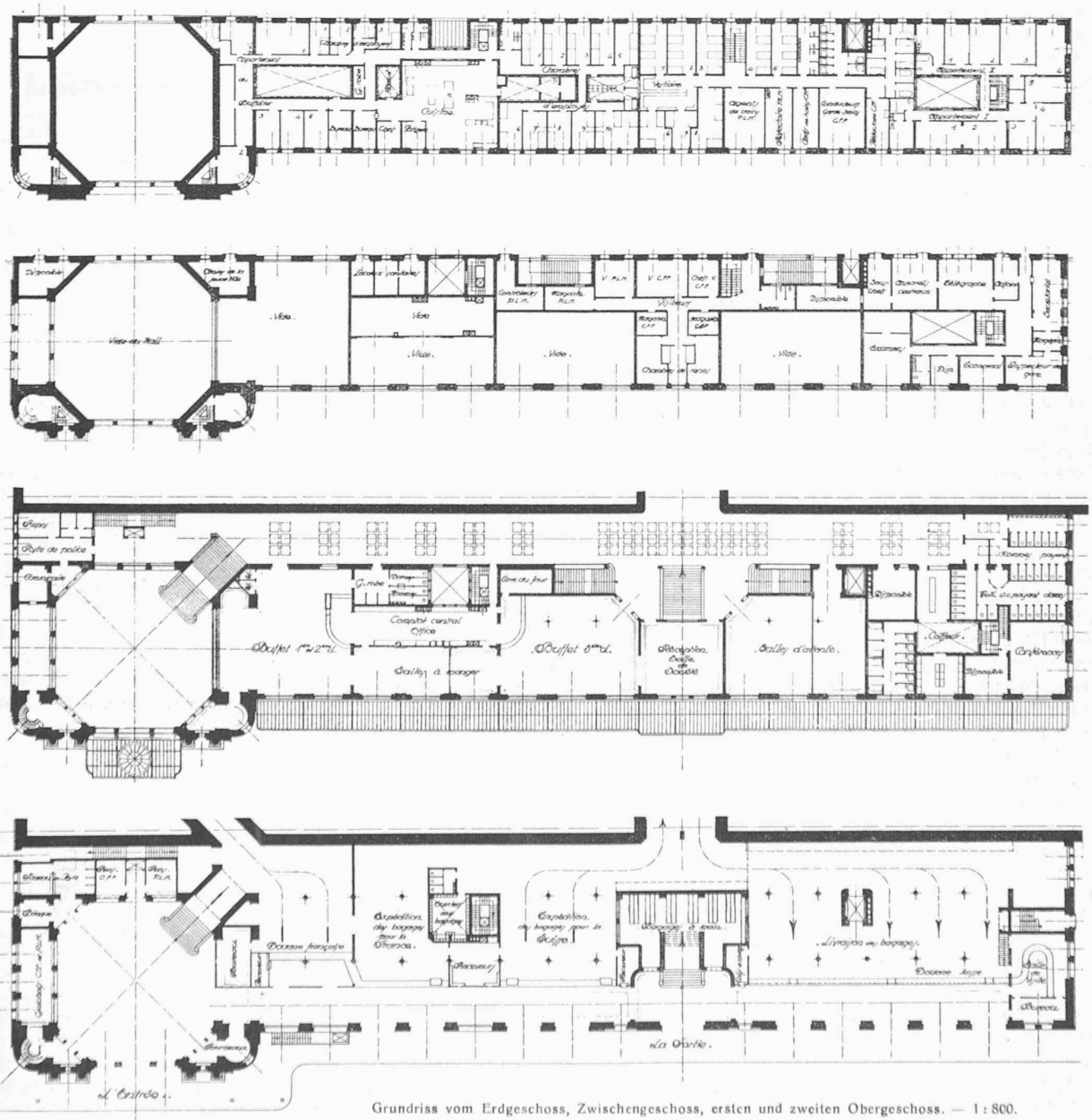


Schnitt durch den Ausgang, 1 : 800, und Längsschnitt der Schalterhalle, 1 : 800,
zum Entwurf Nr. 60 „Sic" auf nebenstehender Seite.

WETTBEWERB ZU EINEM NEUEN AUFNAHME-GEBÄUDE DES BAHNHOFS GENF-CORNAVIN.

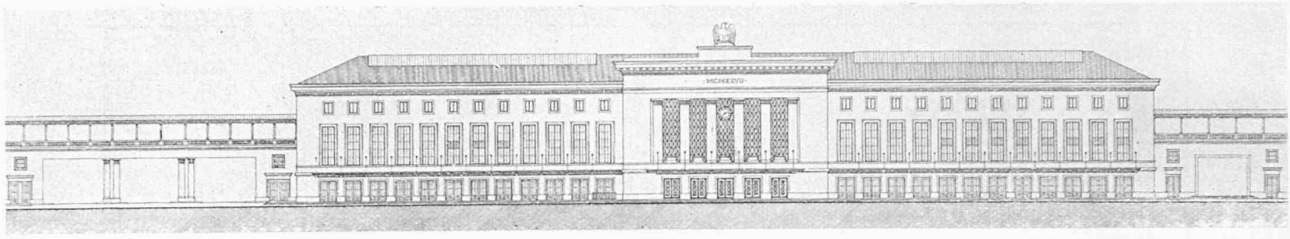


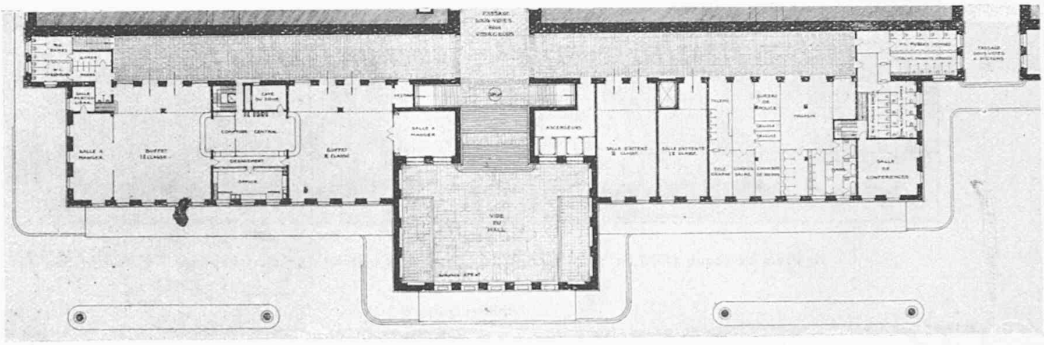
II. Preis ex aequo (4500 Fr.); Entwurf Nr. 60 „Sic", Architekt Max Convert in Arras. — Ansicht aus Süden.

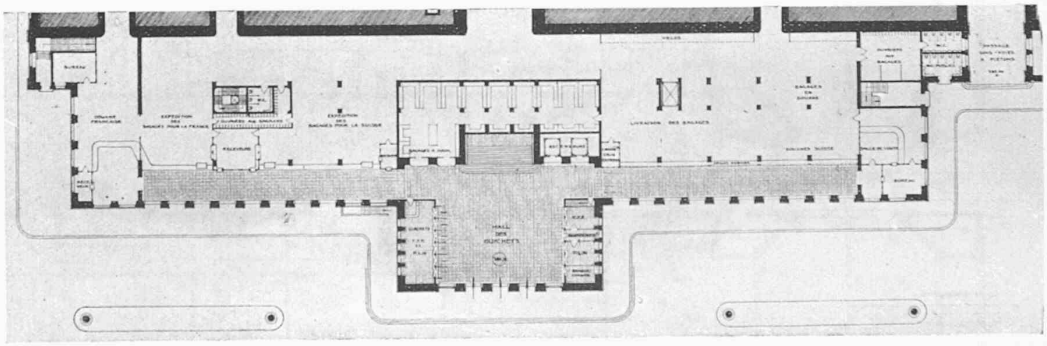


Grundriss vom Erdgeschoss, Zwischengeschoss, ersten und zweiten Obergeschoss. — 1 : 800.

WETTBEWERB ZU EINEM NEUEN AUFNAHME-GEBÄUDE DES BAHNHOFS GENF-CORNAVIN.







III. Preis ex aequo (3500 Fr.); Entwurf Nr. 12 „L'Aigle". — Arch. Ad. Guyonnet & Torcapel in Genf.
Fassade und Grundrisse vom Erdgeschoss und Zwischengeschoss. — Masstab 1 : 1000.

tants, les escaliers mal compris, certains locaux sont distribués d'une façon défectueuse ou n'ont pas la surface exigée par le programme. En outre plusieurs projets ont un cube trop élevé.

4me séance. Deux nouveaux projets sont arrivés, qui peuvent être pris en considération, remplissant les conditions du programme quant à la date de livraison et aux exigences matérielles. Ce sont les Nos. 76 (Sched), et 77 (C. V. R.). Le jury procède de suite au jugement de ces deux projets qui sont classés dans l'élimination au 3me tour. Il est fait ensuite une révision totale des projets conservés, et, de cette révision résulte l'élimination définitive en 3me tour des projets Nos. 41, 43 et 55. En outre, le projet No. 51 (Midi moins cinq), qui avait été conservé, est également éliminé. Il restera donc 13 projets qui seront soumis au contrôle détaillé, et dans lesquels le jury fera son choix pour décerner les primes.

5me séance. Le jury se réunit à Genève au palais Eynard, où tous les projets sont exposés. Sont présents: MM. L. Bonnier, architecte conseil de la Cie. du P. L. M. Inspecteur général honoraire des services d'architecture, d'esthétique et de l'extension de Paris, à Paris; Ed. Fatio, architecte à Genève; A. Leclerc, architecte à Genève; E. Paschoud, ingénieur en chef C. F. F. à Lausanne; Th. Nager, architecte de la Direction générale des C. F. F. à Berne.

M. E. Labhardt, ingénieur en chef de la Direction générale C. F. F. à Berne, suppléant, assiste à la séance. M. Bovy, qui avait aussi été convoqué s'est fait excuser.

Un nouveau projet (No. 78 «Titan») est arrivé depuis la précédente séance. Son expédition ayant été faite à temps voulu, il est pris en considération et éliminé.

Le jury prend connaissance du rapport dressé par les servives intéressés de l'Exploitation des C. F. F. appuyant très spécialement sur les points suivants: a) L'entrée et la sortie du passage sous voies doivent être nettement séparées, de façon que la sortie ne se fasse pas par le hall. Tout plan qui ne répond pas à cette condition n'est pas approprié à un mouvement de voyageurs aussi considérable que celui de Genève et provoquerait des difficultés dans l'accomplissement du service. b) L'aménagement, sur différents points, de plusieurs sorties pour les voyageurs n'est pas commode. c) Il est indispensable que les guichets soient visibles du premier coup d'oeil dès l'entrée, qu'ils soient bien éclairés et sans contre-jour. d) La consigne des bagages à main doit être à proximité de la sortie et communiquer avec le local des bagages. e) Les salles d'attente, buffets, bureaux du téléphone et du télégraphe, toilettes et W. C. doivent être au niveau du passage sous voies, et non au niveau des voies. Il faut bien considérer que le quai I sert principalement à l'arrivée des trains locaux venant de la direction de Lausanne. Le quai principal est le quai II, de et pour Lausanne. Il est sans utilité de donner une plus grande largeur au quai I. f) Les locaux de service du 1er étage doivent, en principe, être disposés et communiquer entre eux comme le suggère l'avant-projet. En particulier, le local de l'appareil central doit être disposé en longueur face au quai. Pour ne pas gêner la vue, il faut éviter toute saillie du côté des voies. g) Les locaux accessoires du buffet, tant à la cave qu'aux étages supérieurs, doivent être entièrement séparés des autres parties du bâtiment. Notamment le chauffage doit être à distance des caves.

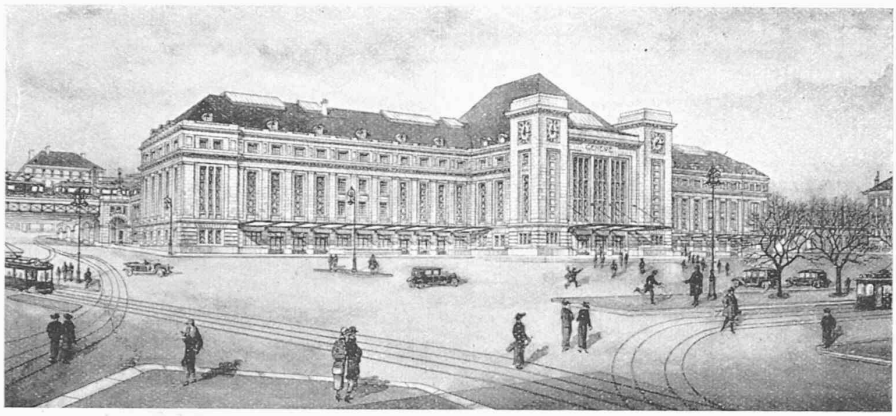
Après une visite de l'emplacement de la gare, on procède à un nouveau pointage de tous les projets, pointage qui confirme le premier classement, sauf peut-être pour le No. 72 (Clarum Simplex) qui avait été éliminé au 3me tour et qui pourrait être pris en considération pour un achat éventuel.

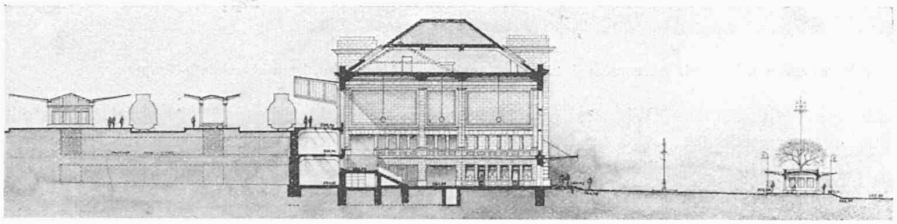
Les 14 projets restant définitivement en ligne de compte, y compris le No. 72, font l'objet d'une critique détaillée.

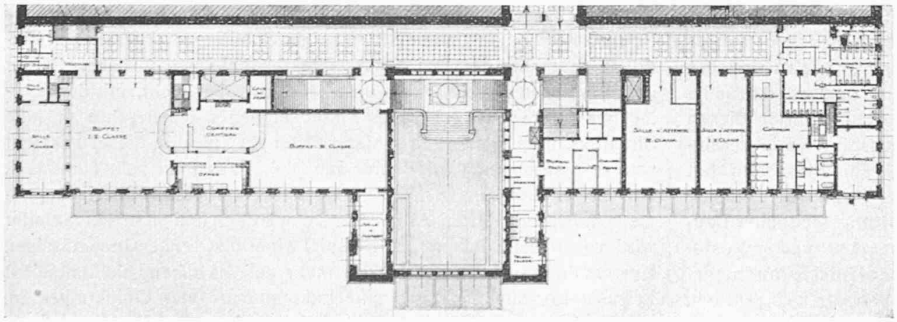
*

A côté des critiques déjà formulées[1]), le trop gros cube de construction amène l'élimination des projets suivants: Nos. 8 (Grandes lignes), 9 (Cornavin), 35 (Sans atout), 46 (Volta) et 72 (Clarum Simplex).

[1]) Wir bringen diese Kritiken der Reihe nach zum Abdruck, jeweils in Verbindung mit der Wiedergabe der zugehörigen Pläne.







III. Preis ex aequo (3500 Fr.); Entwurf Nr. 36 „Paris-Genève". Arch. Ernest Doret in Genf.
Ansicht aus Süden, Querschnitt 1:1000 und Grundriss des Zwischengeschosses 1:1000.

En considérant les 9 projets restants, le jury arrive à la conclusion qu'aucun de ces projets ne s'impose suffisamment pour justifier un premier prix et que, avant de prendre une décision définitive, il serait intéressant de pousser les études plus loin en se basant sur les idées suggérées par plusieurs des projets retenus. Il passe au vote, et, à l'unanimité, désigne les projets Nos. 33 (Mars) et 60 (Sic A) comme 2mes prix ex-aequo; les projets Nos. 12 (L'Aigle) et 36 (Paris-Genève) comme 3mes prix ex-aequo; le No. 64 (Canonica) comme 4me prix, le projet No. 10 (Billets s. v. p.) comme 5me prix. Il propose en outre, étant donné plusieurs idées intéressantes pour les C. F. F., l'acquisition des projets Nos. 9 (Cornavin), 72 (Clarum Simplex) et 78 (Titan). Ce dernier projet est retenu à cause de son implantation du bâtiment sur la place et sa combinaison d'entrée et de sortie séparées.

Le jury attribue pour le classement définitif les prix suivants: 2 seconds prix ex-aequo de 4500 frs. chacun, 2 troisièmes prix ex-aequo de 3500 frs. chacun, 1 quatrième prix de 2500 frs., 1 cinquième prix de 1500 frs. Il détermine en outre la valeur des projets à acquérir: No. 9 800 frs.; No. 72 800 frs.; No. 78 400 frs.

*

No. 33 (Mars). Ce projet et basé sur le plan officiel, sans que l'auteur ait apporté à celui-ci des changements appréciables.

La façade est très bonne, mais aurait pu mieux exprimer le plan. La surface des fenêtres à l'entresol et au 1er étage et trop réduite.

No. 60 (Sic A). La place est bien dégagée, mais l'étude de la partie N. E. est rudimentaire.

La disposition générale du plan est originale et pourrait susciter un projet donnant une bonne solution intéressante, étant donné l'emplacement dans le quartier. Il est regrettable que l'auteur n'ait pas poussé plus loin l'étude de ses plans et en particulier de ses façades.

No. 12 (L'Aigle). La proposition d'élargissement du passage sous-voies de la rue du Mont-Blanc est exagérée.

Ce projet, basé sur le plan officiel, apporte à celui-ci plutôt des inconvénients que des avantages, spécialement en ce qui concerne l'escalier de sortie qui est commun avec l'entrée.

L'orientation du local des appareils centraux est défectueuse. La buvette sur le quai I est inutile. Les façades sont bonnes et bien ordonnées.

No. 36 (Paris-Genève). Ce projet est basé sur le plan officiel, sans changement appréciable. La façade est bonne, sauf la variante qui est inférieure. Les accidents et le motif dans la façade côté voies sont inutiles. (à suivre)

August und Friedrich Thiersch.

Anlässlich der Gedächtnis-Schriften.[1])

Den künstlerischen Bestrebungen alter Zeiten stehen wir objektiver gegenüber als jenen der uns unmittelbar voraufgehenden Generation. Früheres können wir bereits wieder ruhig würdigen, und die Leistung auch da anerkennen, wo sie auf Gebieten liegt, die uns unmittelbar nichts mehr angehen — eben weil sie uns nichts mehr angehen. Zur jüngstvergangenen Richtung aber steht jede Zeit in ausgesprochener Opposition: sie hat sich aus ihr losgelöst, und muss diese noch bedrohlich nahe Vergangenheit eine zeitlang verneinen, bis sie ihrer selbst sicherer ist, und so fällt es uns denn ganz besonders schwer, den Arbeiten der Baumeister gerecht zu werden, von denen die auf Seite 250 angezeigten Schriften handeln. Bei aller Ablehnung im Grundsätzlichen darf man aber nie vergessen, dass auch eine in ihrer Grundrichtung nach unserer Ansicht verfehlte Arbeit immer noch gut oder weniger gut getan werden kann, und dass das Unzulängliche hier wohl mehr die Schuld der Zeit, als des Einzelnen ist, der auch in den grössten Blütezeiten schliesslich nicht mehr tun konnte, als seine ganze Persönlichkeit rückhaltlos in den Dienst dessen zu stellen, was ihm wertvoll und richtig schien. Das haben aber diese Architekten vom Ende des letzten Jahrhunderts auch getan, und so ist es nicht ausgeschlossen, dass die Zukunft in ihren Werken hohe Qualitäten finden wird, die für uns heute noch verschüttet sind: um vorwärts zu kommen, müssen wir *diese* Vergangenheit zunächst völlig verleugnen. Das heisst aber nicht, dass wir die Meister dieser Zeit vergessen, oder gar gering schätzen dürfen.

Wenn uns irgend etwas mit der Zeit der Nachahmung historischer Stile versöhnen kann, so sind es die Männer, die die Vergangenheit nicht gierig und skrupellos als Steinbruch für ihren Motiv-Baukasten ausgebeutet haben, wie die oberflächlicheren ihrer Zeitgenossen, sondern die mit heissem Bemühen in die Schächte dieser Vergangenheit eingedrungen sind, um das innere Geheimnis ihrer Kraft und Schönheit zu erforschen, und wenn aus einer voreiligen Nachahmung der Aeusserlichkeiten auch kein neuer lebendiger „Stil" erwachsen konnte, so soll doch als Verdienst dieser Bestrebungen unvergessen bleiben, dass sie uns neue und sehr vertiefte Einsichten in die Kunst der Vergangenheit und damit in das Wesen der Kunst überhaupt erschlossen haben. Und die besten Köpfe haben schon damals im Historischen gar nicht das Motiv, das Einmalige, das zufällige Ergebnis historischer Entwicklungen gesucht, sondern durch das Einzelne hindurch den Grund, die Gesetze einer

[1]) Siehe unter Literatur Seite 250 dieser Nummer.