

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 20

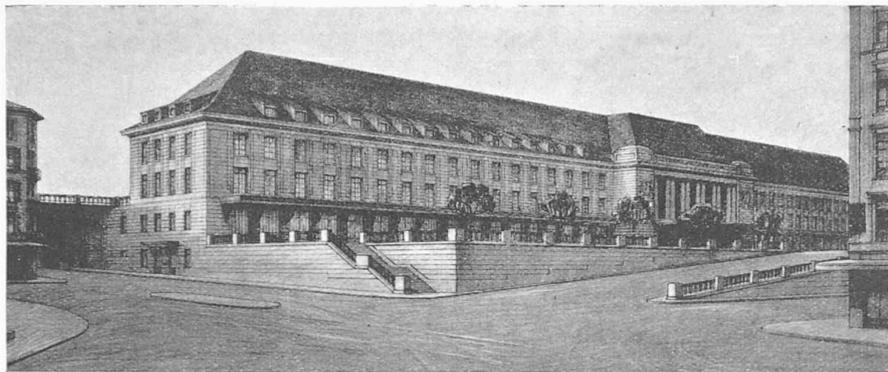
PDF erstellt am: **23.09.2024**

### **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.



### WETTBEWERB ZUM NEUEN BAHNHOF GENF - CORNAVIN.

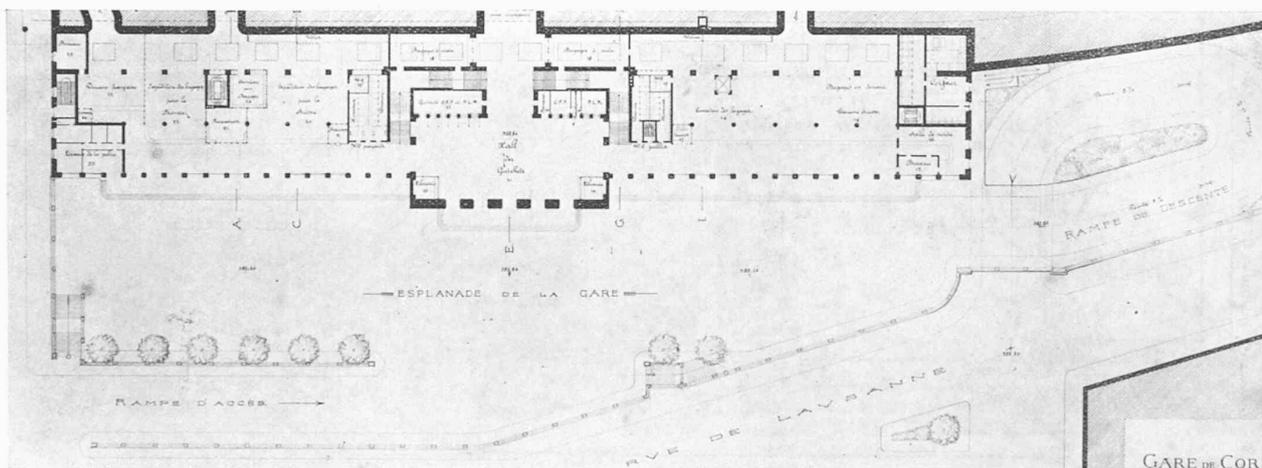
V. Preis. 1500 Fr.

Entwurf Nr. 10 „Billets s. v. p.“

Verfasser: F. Fulpius, Arch., Genf.

Gesamtbild aus Süden  
und Grundriss mit Lageplan.

Masstab 1 : 1200.



13. Zollklausel. Es ist vereinbart, dass das Reglement, das die Zollformalitäten enthält, die sich für die Kanalschiffahrt als notwendig erweisen werden, von Frankreich der Zentralkommission unterbreitet wird. —

Dies ist im wesentlichen der Inhalt der Strassburger Resolution vom 29. April 1925.

\*

Die schweizerische Delegation ist in ihren Bestrebungen zur Erreichung einer möglichst günstigen Resolution für die Regulierung aufs kräftigste und in überzeugender Weise durch die deutsche Delegation unterstützt worden; dem Umstand, dass die Projektverfasser selbst in Strassburg anwesend waren, war es zu verdanken, dass das Projekt gegenüber allen Kritiken als ausserordentlich sorgfältige und wohlgedachte Ingenieurarbeit in vorzüglicher Weise hat verfochten werden können. Das volle Gelingen der Regulierung Strassburg-Sondernheim bildete ein gewichtiges Argument. Dem grossen Verständnis und der rein sachlichen Einstellung der holländischen Delegation haben wir ebenfalls viel zu verdanken. Was aber vor allem der schweizerischen Delegation ihre Arbeit erleichtert und ihren Worten das nötige Gewicht gegeben, das war die Gewissheit, sich einig zu fühlen mit den Ingenieuren des eigenen Landes, und so ist es mir ein Bedürfnis, vor allem jenen Kollegen, die in den verschiedenen Sektionen des S. I. A. sich zur Regulierung ausgesprochen haben, zu danken für die Arbeit, die sie geleistet haben. Ich möchte dabei auch nicht unterlassen, das würdige Eintreten der „Schweizer Bauzeitung“ für die gute Sache ganz besonders hervorzuheben.

Was nun weiter geschehen soll, wird in erster Linie der Bundesrat zu entscheiden haben. Er wird zu diesem Zweck wohl die Rheinkommission einberufen und ihr über die Resolution Bericht erstatten und mit ihr die weiteren Schritte, die zur Verwirklichung der Regulierung zu tun sind, beraten. Trotzdem Frankreich die Fortsetzung des Seitenkanals zuerkannt worden ist, muss die Regulierung zur Ausführung gelangen, denn nicht nur konnte über die

Termine für die Ausführung der weitem Kanalstufen keine verbindliche Zusage erhalten werden, sondern auch über die Ausführung der ersten Stufe, d. h. des Kembserwerkes, liegt heute noch nichts bestimmtes vor. Soll also die in überaus erfreulicher Weise entwickelte Schiffahrt nach Basel, d. h. nach der Schweiz, nicht verkümmern und an der fortschreitenden Verwilderung des Rheins zwischen Basel und Strassburg wieder zu Grunde gehen, so muss die Regulierung rasch ausgeführt werden, denn auf die Ausführung des ganzen Kanals können wir nicht warten. Zudem muss die Regulierung ausgeführt werden, wenn der Kanal nur zum Teil gebaut wird; solange der Kanal nicht bis nach Strassburg reicht, bleibt die Schiffahrt auf den regulierten Rhein angewiesen.

E. Payot.

### Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

(Fortsetzung von Seite 247.)

No. 64 (Canonica). L'étude générale de la place est bonne, exception faite de l'emplacement de la ligne du tramway.

Rez-de-chaussée: Le hall est trop allongé; il y a trop d'entrées. Les guichets à voyageurs, la librairie et les renseignements sont situés à contre-jour. La surface du local des guichets à voyageurs n'est pas suffisante. L'entrée et la sortie sont communes par le hall. La saillie de la marquise obligeant des points d'appui sur la place est gênante et obscurcit les locaux à bagages. Entresol: Abus d'escaliers. 1<sup>er</sup> étage: L'élargissement du quai I devant les escaliers est inutile.

Les façades sont d'une bonne ordonnance. L'indication des jours ne correspond pas aux locaux qu'ils éclairent. Le motif principal d'avant-corps est inutile.

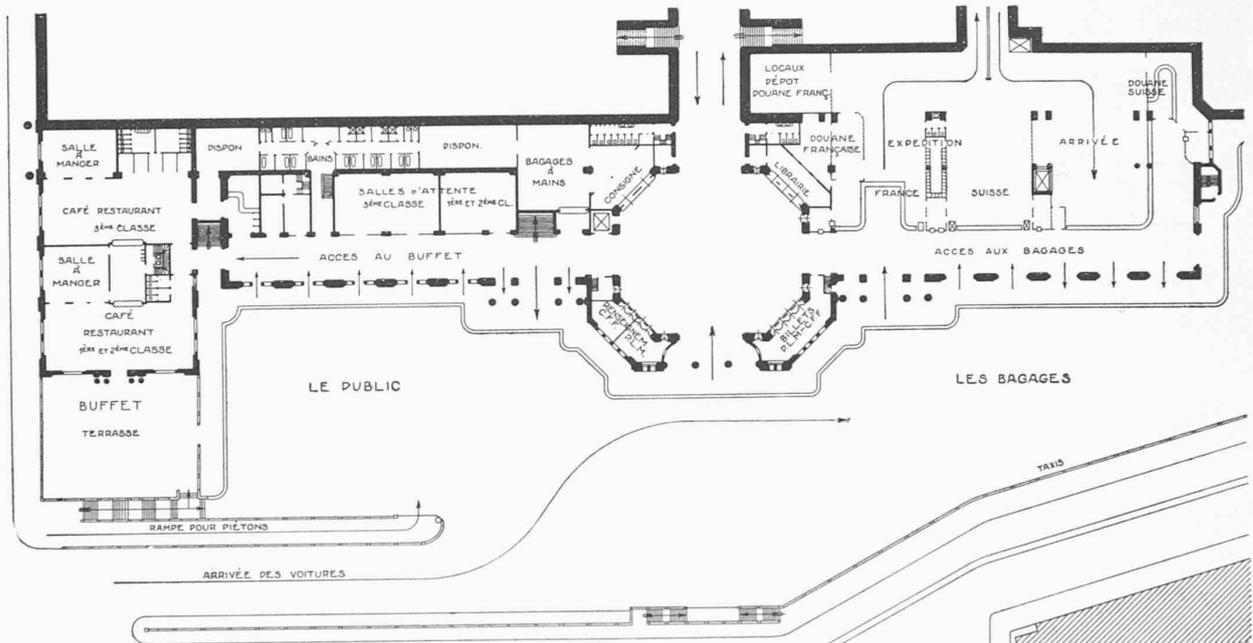
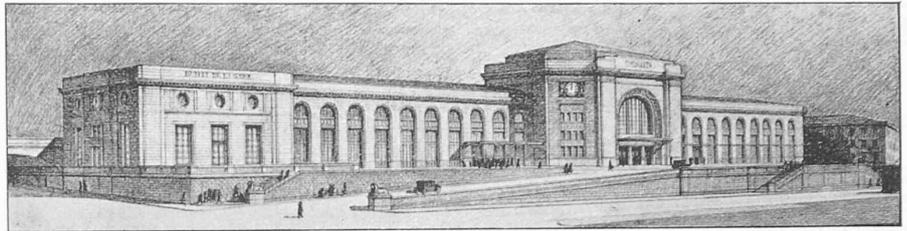
No. 10 (Billets, s. v. p.). Ce projet présente une solution avec plateforme au niveau du passage sous-voies; la plateforme manque de largeur, dans la partie N. E. en particulier, pour assurer la circulation et le stationnement des véhicules. La rampe de descente offre un mauvais débouché sur la rue de Lausanne et exige un grand sacrifice de terrain. L'expropriation indispensable de l'Hôtel des Familles augmente considérablement le coût.

Für 800 Fr. angekaufter  
Entwurf Nr. 72 „Clarum simplex“.

Verfasser J. Flegenheimer, Arch., Genf.

Gesamtbild aus Süden (Variante)  
und Grundriss mit Vorplatz.

Masstab 1:1000.



Rez-de-chaussée: Entrée et sortie communes par le hall. Les guichets et le bureau de renseignements sont à contre-jour; le local des guichets aux voyageurs manque de surface. Les escaliers au quai I sont compliqués. La douane française est insuffisamment éclairée. Le local du coiffeur est mal situé. La ventilation et l'éclairage des W. C. publics sont défectueux. 1<sup>er</sup> étage: La disposition des buffets, salles d'attente et téléphone-télégraphe publics au niveau du quai I est malcommode. La salle d'attente 1<sup>ère</sup> classe est trop petite. L'accès des salles de sociétés par l'escalier de service n'est pas heureux.

Les façades sont simples, mais bonnes. L'exécution de ce projet serait facilitée par la construction immédiate de la rampe définitive.

No. 9 (Cornavin). La possibilité d'une bonne ordonnance de la gare est empêchée par une saillie trop forte du bâtiment sur la place. Le stationnement des véhicules suivant le projet n'est pas admissible. La variante présentée avec la tour sur le trottoir de la rue du Mont-Blanc n'est pas réalisable. Au nord de la place, les pentes sont trop fortes.

L'idée générale du plan est bonne, mais serait d'une exécution très problématique à cause de la forte saillie du bâtiment sur la place. La combinaison pour les accès et la sortie est judicieuse. Plusieurs locaux sont trop grands; trop de place perdue par des services inutiles ou trop étendus quoique l'on sente une bonne étude du plan de l'entresol.

Rez-de-chaussée: Les locaux des bagages et des douanes sont mal éclairés; les piliers prévus devant les bancs de ces locaux sont gênants. Les loges pour les receveurs à bagages sont trop petites. La sortie secondaire à l'Est n'est pas désirable. Le bagage à main est mal placé; il devrait être au parterre, attenant aux locaux des bagages. Les locaux sanitaires devraient être au niveau des quais. Entresol: Mauvais emplacement des toilettes à l'entrée des salles d'attente et des buffets; ces derniers sont trop petits et le comptoir central trop étendu. Les W. C. publics sont trop vastes. 1<sup>er</sup> étage: Le corridor, bien éclairé sur le quai I, est trop large; c'est cette disposition qui oblige l'avancement trop grand du bâtiment sur la place, et empêche une bonne disposition des locaux de service. L'élargis-

sement du quai I est inutile. 2<sup>me</sup> étage: Les chambres du personnel du buffet sont trop vastes. La disposition des appartements dans la tour n'est pas heureuse.

Les façades sont sévères et disproportionnées. La tour, dans son ampleur, dépasse les besoins. Le cube est beaucoup trop important et dépasse les prévisions.

No. 72 (Clarum Simplex). Ce projet présente une solution de plateforme surélevée, rendant difficile la circulation des véhicules.

Le plan est bien étudié, l'idée en est originale. Les buffets sont placés au niveau de la place, leur surface est trop petite ainsi que celle des offices. L'accès aux buffets est défectueux. Les salles d'attente sont un peu sombres et trop petites. Le hall est exagérément monumental; l'entrée et la sortie sont communes. Le local des guichets à voyageurs est trop petit et mal compris. Le bagage à main est séparé du service des bagages. L'expédition et la livraison des bagages manquent de surface ainsi que les loges. Les douanes suisses et françaises sont mal éclairées; le tunnel séparé pour la communication de la douane française n'existe pas. Les toilettes sont mal réparties. La communication avec le quai I n'est pas favorable. La façade n'est pas heureuse, sauf celle de la variante. Le cube est trop élevé. (à suivre)

### Ueber die Farbe in der Architektur.

Der „Deutschen Bauzeitung“ vom 24. Januar 1925 entnehmen wir, aus einem Artikel obigen Titels von Dr. Rudolf Pfister, München, folgende Abschnitte, die, abgesehen von ihrem speziellen Inhalt, von symptomatischer Bedeutung sind, weil sie zeigen, dass das materialistische Dogma von der Unantastbarkeit des Materials, aus dem man einen neuen Stil konstruieren wollte, und das man, sozusagen mit rückwirkender Kraft als einen Grundsatz proklamierte, dem angeblich auch die Vergangenheit gefolgt sei, sich nicht aufrecht erhalten lässt. Der Verfasser spricht von Bemalung auf Haustein.

„Von Steinbemalungen in Innenräumen sind wir leidlich gut unterrichtet durch eine ziemliche Anzahl von erhaltenen Resten. Besonders ist die farbige Behandlung der Gewölberippen und vor allem der Schlusssteine, die — häufig als Wappenträger ausgebildet —

IV. Preis, 2500 Fr. Entwurf Nr. 64 „Canonica“.

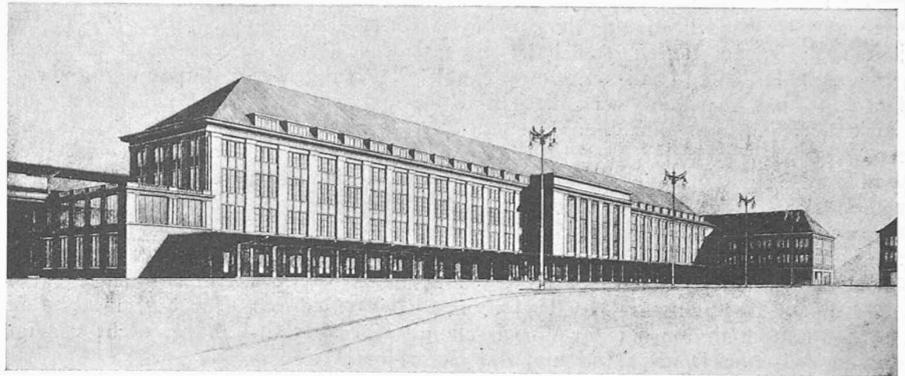
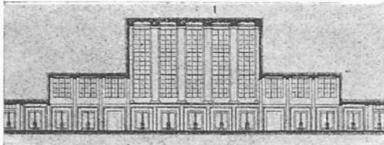
Verfasser Arnold Itten, Arch., Thun.

Gesamtbild aus Süden.

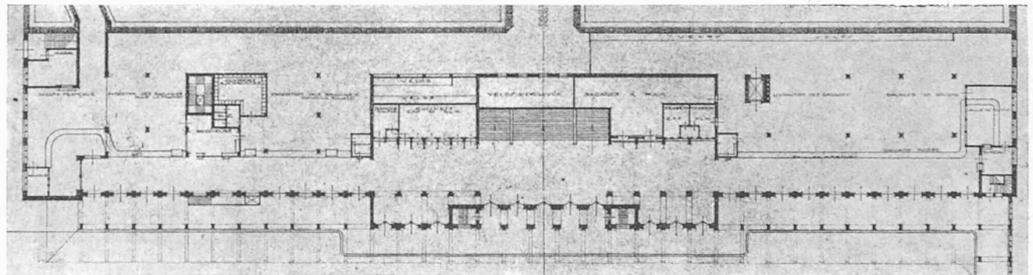
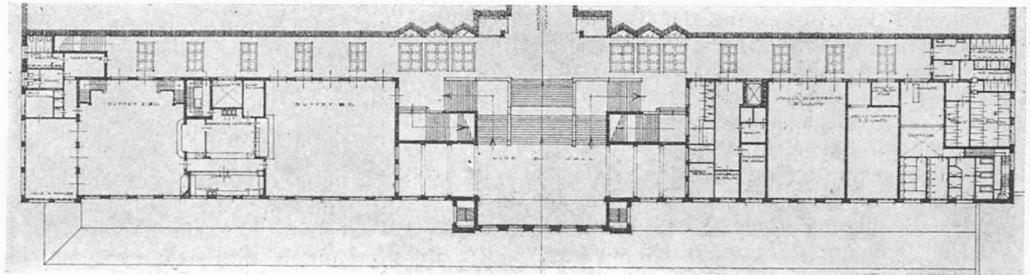
Längsschnitt durch Eingangshalle 1:1000,

Grundriss durch Erd- und Zwischengeschoss 1:1000.

Lageplan 1:2500.



Die Verlängerung der einen dieser Schleusen auf 270 m nützliche Länge soll vorgenommen werden, sobald der Verkehr stärker geworden ist. Die Voraussetzungen, die zu dieser Verlängerung führen, sind die gleichen wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921. — Des weitern soll die Verlängerung der einen oder der beiden bestehenden Schleusen, und für den Fall, dass dies nicht genügt, die Erstellung weiterer Schleusen erfolgen, wenn eine weitere Steigerung des Verkehrs feststellbar ist. Die nähere Definition dieses gesteigerten Verkehrs ist ebenfalls die gleiche, wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921. — Endlich ist die Vertiefung der Schleusen vorgesehen, wenn infolge der Vertiefung des Rheinbettes die Schleusen den Schiffsanforderungen nicht mehr genügen sollten.



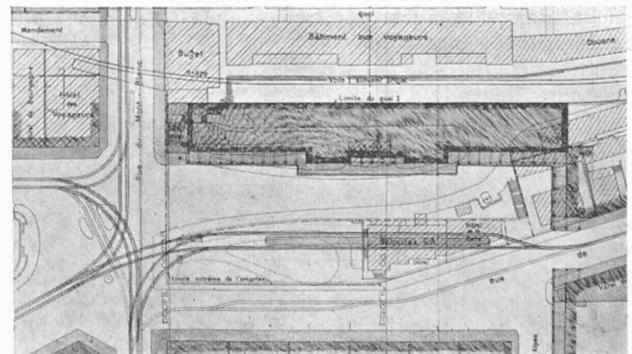
5. Vorhäfen. Im Oberwasser wird den Schiffschleusen ein Vorhafen unmittelbar vorgelagert, dessen Länge mindestens 1000 m und dessen Breite 75 m beträgt. Die näheren Bestimmungen über die Gestaltung dieses Vorhafens sind die gleichen wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921. Im Unterwasser schliesst sich an die Schleusen ein Vorhafen von ebenfalls 75 m Breite und einer Länge von 500 m an. Die näheren Bestimmungen sind ebenfalls die gleichen wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921.

6. Füllung der Schleusen. Die Wassergeschwindigkeit im Oberwasser-Vorhafen soll während der Füllung der Schleusen in keinem Moment grösser sein als 0,20 m/sek.

7. Regelmässigkeit der Wasserführung. Die Regelmässigkeit der Wasserführung des Rheins darf durch den Betrieb der Kraftwerke und der Schleusen nicht beeinträchtigt werden.

8. Bedienung der Schleusen. Der Betrieb der Schleusen wird sowohl tags als nachts gewährleistet, sowie an Sonn- und Feiertagen. Die Einfahrt der Schiffe in die Schleusen wird, wie die Ausfahrt, ohne Entgelt besorgt, ebenso die Beleuchtung der Schleusen und ihrer Umgebung.

9. Wendebecken. Jede Kanalhaltung wird zwei Wendebecken besitzen, das eine, so weit möglich, in der Mitte der Haltung und das andere im Anschluss an den Oberwasser-Vorhafen. Das in der Mitte gelegene wird eine Länge von 400 m auf 200 m Breite aufweisen mit dazu gehörigen Anschlussstücken an den Kanal. Das andere Wendebecken wird



600 m lang und 200 m breit sein mit einem obern Anschlussstück an den Kanal.

10. Provisorische Unterwasserkanäle. Der minimale Radius der Unterwasserkanäle wird 700 m betragen. Die Zufahrt zu diesen Kanälen vom Rhein aus soll durch Baggerungen, ohne Behinderung der Schifffahrt, aufrecht erhalten werden.

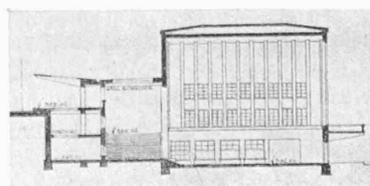
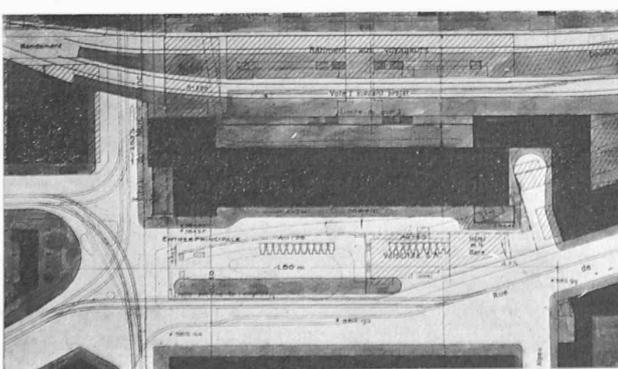
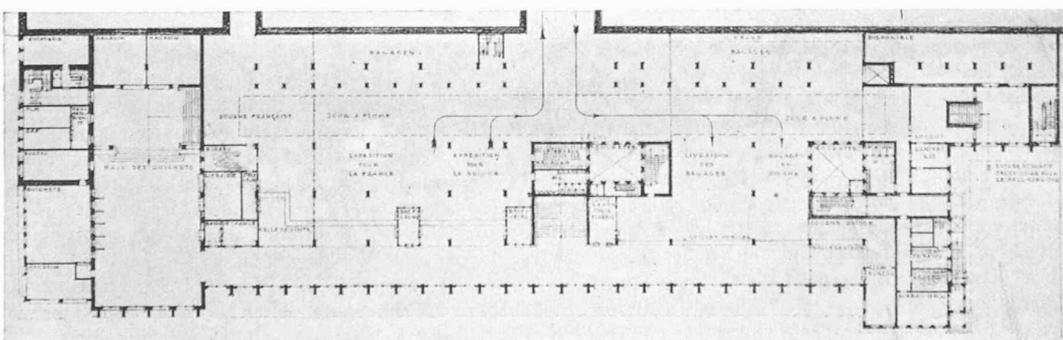
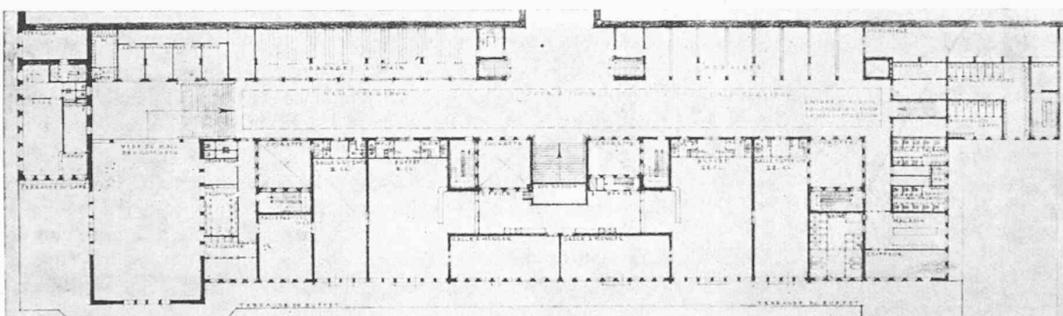
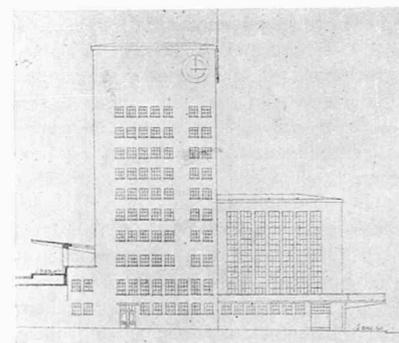
11. Die administrative Klausel ist die gleiche wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921 und betrifft die Internationalität der Schifffahrt auf dem Seitenkanal und die Abgabefreiheit.

12. Verantwortlichkeit. Die Rhein-Zentralkommission stellt fest, dass Frankreich verspricht: a) alle nötigen Massnahmen zu treffen, um eine Behinderung der Schifffahrt während der Ausführung des Kanals zu vermeiden; b) auf eigene Kosten Schädigungen zu beheben, die auf der regulierten Strecke unterhalb Strassburg als Folge der Ausführung und des Betriebes des Kanals auftreten könnten.



Für 800 Fr. angekaufter Entwurf  
Nr. 9 „Cornavin“.

Verfasser Prof. Karl Moser, Arch., Zürich.  
Gesamtbild aus Süden und S-W-Fassade 1:1000.



Grundrisse vom Erdgeschoss und vom  
Zwischengeschoss, Masstab 1:1000.

Schnitt durch Schalterhalle 1:1000.

Lageplan der Variante 1:2500.

geradezu zur Bemalung herausforderten, von der Gotik durch das 16. Jahrhundert übernommen und gelegentlich sogar über den 30jährigen Krieg hinaus beibehalten worden“.

Des weiteren wird der Beweis erbracht, dass die gegen die Putzflächen malerisch-unregelmässig abgesetzten Hausteinkanten so vieler alter Gebäude erst eine Erfindung unserer Zeit sind:

„Einerseits liegt nämlich fast durchwegs die normale Ansichtsfäche der Hausteine nicht in der Oberflächenebene des umgebenden Bruchsteinmauerwerkes, sondern um so viel höher als die Dicke der

Putzdecke beträgt, so dass sie beim fertigen Bau mit der Putzoberfläche bündig sein musste; andererseits aber ist die Begrenzung der Hausteine nach jener Seite, mit der sie an das Bruchsteinmauerwerk anschliessen, immer unbearbeitet, wie sie sich aus dem Steinblock von selbst ergab. Da einem der Steinmetzmeister des 16. und 17. Jahrhunderts wohl Niemand eine gewollt malerische Natur-Romantik zumuten möchte, ist klar, dass die rohe Seite der Hausteinequader nur als Arbeitersparnis zu deuten ist, und die sich ergebende völlig unregelmässige Fuge zwischen Haustein und Bruchstein bezw. Putz nicht für das Auge bestimmt war. Man hätte sie zum Verschwinden bringen können, indem man die Farbe des Putzes mit derjenigen des Steines in Einklang gebracht hätte. Abgesehen von den grossen technischen Schwierigkeiten dieser Methode war aber dieser Weg nicht gangbar, sobald die einzelnen Werkstücke nicht einigermaßen gleichmässig

in der Farbe waren, und tatsächlich wurden sie in den allermeisten Fällen geradezu ohne Rücksicht auf ihre Eigenfarbe verwendet.

Die Möglichkeit, dass die Vorderfläche der Hausteine vom Putz überdeckt gewesen sein könnte, wird durch die Tatsache ausgeschlossen, dass diese Flächen glatt bearbeitet oder charriert sind, was für den Putz nicht nur überflüssig, sondern sogar höchst zweckwidrig gewesen wäre, da der Putz auf dem unbearbeiteten Stein naturgemäss besser haftet. Zudem schliesst sich in einer Unzahl von Fällen an die Frontfläche der Hausteine unmittelbar ein konkaves