

Die Bauten der Schweiz. Landesausstellung

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 21

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10262>

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.

welchem die Ausstellungscommission sich definitiv für die Anlage im Platzspitz und Industriequartier ausgesprochen hatte.

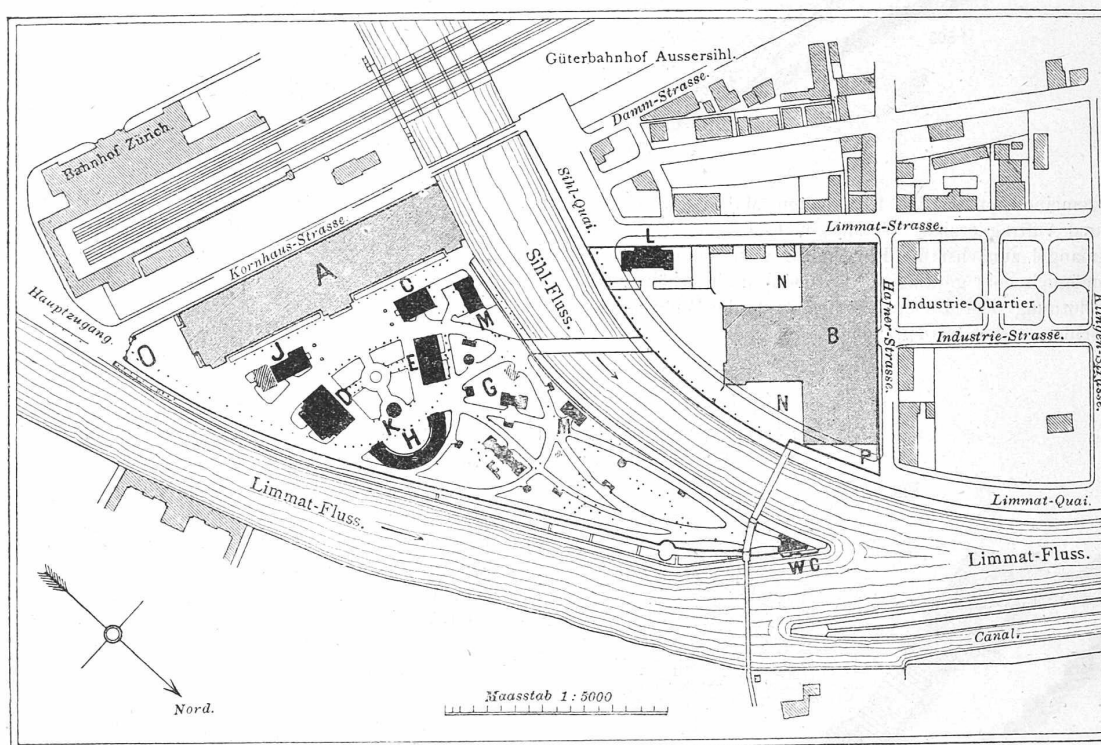
In jenen Zeitpunkt fallen die schätzenswerthen Vorarbeiten des jetzigen Ausstellungsarchitekten Herrn *Pfister*. Auf Grundlage dieser Vorarbeiten schrieb das Centralcomite am 22. November letzten Jahres eine Concurrenz zur Erlangung von generellen Bauplänen aus, deren Programm wir in Bd. XV, Nr. 22 mitgeteilt haben.

Auf diese Ausschreibung hin waren am 15. Februar dieses Jahres, dem Schlusstermin der Concurrenz, 13 Projecte eingelaufen. Zwei weitere Projecte trafen am 17. resp. 18. ein. Eine genaue Prüfung ergab, dass dieselben am 15. in Paris aufgegeben worden waren, wesshalb sie noch zur Concurrenz zugelassen wurden.

1. Preis von 2000 Fr. das Project der HH. Adolf *Füchslin* von Brugg und Otto *Dorer* von Baden, beide z. Z. in Paris. Motto: „Sihl“.
2. Preis von 1500 Fr. das Project des Herrn Arch. *Martin-Tuggener* in Zürich. Motto: ☉.
3. Preis von 1000 Fr. das Project des Herrn Arch. Paul *Ulrich* in Paris. Motto: „Mensch ärgere dich nicht“.
4. Preis von 500 Fr. das Project des Herrn Arch. O. *Wolff* in Zürich. Motto: „Floreat Industria helvetica“.

Wir lassen nebenstehend die Dispositionspläne des 1. und 3. Projectes (derjenige von Project 2 ist leider noch nicht vollendet) folgen, uns vorbehaltend, in unserer nächsten Nummer die Grund-

Project der HH. Füchslin und Dorer. Motto: „Sihl“.



Legende:

A Hauptgebäude an der Platzpromenade.
B Hauptgebäude i. Industriequart.
C Keramik.

D Historische Kunst.
E Moderne Kunst.
F Hotelwesen, Alpenclub.
G Forst und Fischerei.

H Verkaufsbazar.
J Direction.
K Musikpavillon.
L Bierlocal.

M Restaurant.
N Ausstellungsraum.
O Haupteingang.
P Service.

War schon die Quantität der eingereichten Projecte bei den ausgesetzten, verhältnissmässig hohen Preisen eine unerwartet geringe, so musste es sich ferner beim ersten oberflächlichen Betrachten der ausgestellten Concurrenzpläne zeigen, dass bei vielen derselben die Qualität weit unter dem Niveau desjenigen stand, was billigerweise von einer derartigen Arbeit gefordert werden musste.

Wir wollen uns nicht in Muthmassungen darüber ergehen, wesshalb eine grosse Anzahl unserer hervorragenden Architekten dieser Concurrenz fern geblieben ist, hat diese Frage ja schon im Schoosse des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins einer ziemlich lebhaften Erörterung gerufen. An der Aufstellung des Programmes, das den Grundsätzen unseres schweizerischen Vereines durchweg Rechnung trug, hat es gewiss ebenso wenig gefehlt, als an der Zusammensetzung des Preisgerichtes, die als eine glückliche bezeichnet werden darf.

Das Preisgericht bestund nämlich aus den HH. Vögeli-Bodmer, Präsident, Prof. Bluntschli, Stadtbaumeister Geiser, E. Guyer, Arch. Kelterborn, Arch. Kleffler und Gemeindeingenieur Weber, welchen noch Herr Ausstellungsdirector Zuan mit beratender Stimme beigegeben war.

Nach einlässlicher Prüfung sämtlicher Projecte entschied sich das Preisgericht für die Prämiierung folgender vier Arbeiten und zwar wurden gekrönt mit dem:

risse der beiden andern Projecte ebenfalls zu veröffentlichen. Gerne hätten wir auch Ansichten der Haupt- und Annexgebäude, von denen einzelne sehr glücklich concipirt waren, zur Darstellung gebracht, wenn wir nicht befürchtet hätten, dass dies zu weit führen würde.

Ueber die Vorzüge und Nachteile der beiden Projecte, deren Dispositionspläne nebenstehend abgedruckt sind, sei an Hand des uns zur Verfügung gestellten preisgerichtlichen Urtheils Folgendes bemerkt:

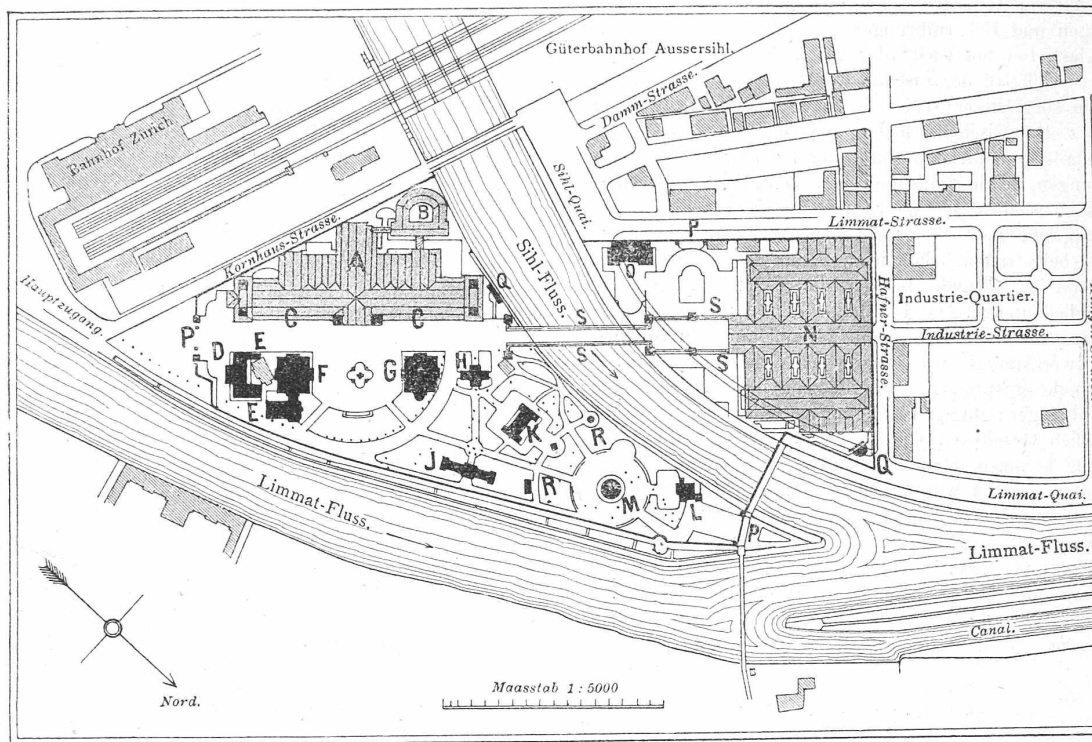
Das erstprämierte Project, Motto: „Sihl“, zeichnet sich durch eine einfache Lösung und practische Gestaltung der gestellten Aufgabe aus. Das Hauptgebäude auf der Stadtseite zeigt einen schönen Eintrittsraum. Dagegen dürfte es sich fragen, ob es nicht besser wäre, drei Schiffe zu disponiren, statt zwei Schiffe mit einem Gang in der Mitte. Das Maschinengebäude ist sehr gelungen. Die Architectur, welche sich an den Schweizer-Holzstyl anschliesst, ist einfach, sehr billig, aber nicht ohne Wirkung und weist eine grosse Anzahl verwendbarer Motive auf. Die Gesamtdisposition ist gut; zur Verbindung ist zwar nur eine einzige Brücke in Aussicht genommen. Nicht ganz so gelungen scheint der parabolische Platz vor der Nordseite des Hauptgebäudes in der Platzpromenade. Die Verbindung zwischen Platzpromenade und Industriequartier ist mangelhaft; ebenso die beiden Zugänge vom Hauptplatz nach der Brücke, namentlich

weil sie durch einen Einzelbau getrennt sind, welcher die perspectivische Wirkung sehr stört. Sehr sorgfältig ausgearbeitet und werthvolle Ideen bietend sind übrigens die Entwürfe für die kleineren Einzelbauten.

Das drittprämierte Project, Motto: „Mensch ärgere dich nicht“, zeigt von allen die originellste Gesamtanlage. Die Hauptfäçade des grossen Ausstellungsgebäudes ist gegen das Innere der Platzpromenade gerichtet und läuft nicht parallel zur Kornhausstrasse, sondern stösst an eine Strasse, welche vom Haupteingang beim Bahnhof in gerader Linie auf den Mitteltract der Maschinenhalle jenseits der Sihl führt. Die hiermit erreichte perspectivische Wirkung ist ein Vorzug, den kein anderes Project aufweist. Die Verbindung

zwischen beiden Ufern wird nur durch eine Brücke hergestellt, welche in der Richtung der obenerwähnten Strasse liegt. Die Gesamtdisposition ist vorzüglich. Der Haupteingang vom Bahnhof her ist richtig und wirkungsvoll disponirt. Der Grundriss des Hauptgebäudes im Industriequartier zeigt nichts Auffallendes; dagegen ist das Hauptgebäude in der Platzpromenade originell aufgefasst und es dürfte das Langschiff mit den auf der Rückseite anstossenden Querschiffen keine üble Wirkung machen. Die constructive Durchführung ist eine gute. Die Lösung der Fäçaden ist recht gelungen. Sehr sorgfältig sind die Annexe behandelt und es erscheinen speciell die Skizzen für die Restaurationen als charakteristisch und zweckentsprechend.

Project des Herrn Arch. Ulrich. Motto: „Mensch ärgere dich nicht“.



Legende:

- | | | | |
|---------------------------------------|---|--|--|
| A Hauptgebäude in der Platzpromenade. | E Administrationsgebäude. | J Pavillon für Hotelwesen und Alpenclub. | O Bierwirthschaft. |
| B Pavillon für das Unterrichtswesen. | F Pavillon für die historische Kunst. | K Bierwirthschaft. | P Eingänge z. Ausstellungsplätze. |
| C Bazar. | G Pavillon f. d. moderne Kunst. | L Restaurant. | Q Cabinets d'aisance. |
| D Keramische Kunst. | H Pavillon für Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei. | M Musikpavillon. | R Verschiedene Pavillons. |
| | | N Hauptgebäude i. Industriequart. | S Gedeckter Verbindungsgang beider Hauptgebäude. |

Die Feier zur Eröffnung der Gotthardbahn.

Der schweizerische Bundesrath und die Direction der Gotthardbahngesellschaft hatten beschlossen, die mit dem 1. Juni erfolgende Betriebseröffnung der Gotthardbahn durch eine der Wichtigkeit und Bedeutung des nunmehr glücklich vollendeten, gewaltigen Werkes entsprechende Feier zu inauguriere. Die Staaten, welche an dem Zustandekommen dieser internationalen Verkehrslinie in thatkräftigster Weise mitgewirkt haben, sollten durch Abordnungen ihrer gesetzgebenden und vollziehenden Behörden, die Vertreter der Finanzinstitute, welche durch die Unterstützung, die sie dem Unternehmen gewährt, wesentlich zur Ermöglichung desselben beigetragen haben, durch ihre hervorragendsten Vertreter an der Feier theilhaftig sein. Nicht vergessen, wenn auch in Folge der unerwartet grossen Dimensionen, welche die Anzahl der Eingeladenen angenommen hatte, vielleicht in weniger vollständigem Maasse theilhaftig, waren jene Männer, welche die Ausführung thatsächlich durchgeführt und durch ihr Wissen, ihre Intelligenz, ihre Energie, ihre unermüdliche und schwierige Arbeit ein Werk geschaffen haben, das sich kühn

neben die grossartigsten Bauten der modernen Technik stellen darf. Auch die Eisenbahngesellschaften der Schweiz und der Nachbarstaaten waren eingeladen und die gesammte europäische Presse hatte ihre Repräsentanten zur Feier abgesandt.

So gestaltete sich, schon durch die Stellung, welche die Eingeladenen im öffentlichen Leben einnehmen, die Zusammenkunft der mehr als 700 Eingeladenen zu einer so eigenartigen und interessanten, wie sie wohl selten mehr in ähnlicher Weise stattfinden wird. Aber nicht nur dieses, sondern auch das schöne und bis auf geringe Details glücklich durchgeführte Programm des Festes musste auf die Theilnehmer eine besondere Anziehungskraft ausüben.

Die detaillirte Schilderung des Festes selbst wollen wir, als den Zwecken unserer Zeitschrift zu fern liegend, gerne der Tagespresse überlassen, die dies übrigens bereits in erschöpfender Weise gethan hat. Es sei hier bloss erwähnt, dass das in unserer Nummer 17. mitgetheilte Programm ziemlich genau eingehalten wurde, mit dem einzigen Unterschied, dass der Extrazug von Mailand nach