

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 12

PDF erstellt am: **18.05.2024**

### **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.

Züge mit zusammen 300 Sitzplätzen sich so kurz nach einander folgen lassen können, dass innerhalb 1 1/2 Stunden die Bergfahrt vollendet, und alle drei Stunden zu wiederholen ist. Es kann somit (und unter Berücksichtigung, dass noch eine weitere Locomotive und zwei geschlossene Personewagen zur Verfügung stehen) bei Vergnügungszügen, die z. B. von Mailand eintreffen, per Tag eine Frequenz von 1000—1500 Personen zu Berg und ebensoviel zu Thal bewältigt werden. Die Leistungsfähigkeit entspricht demnach den Rigi-Verhältnissen.

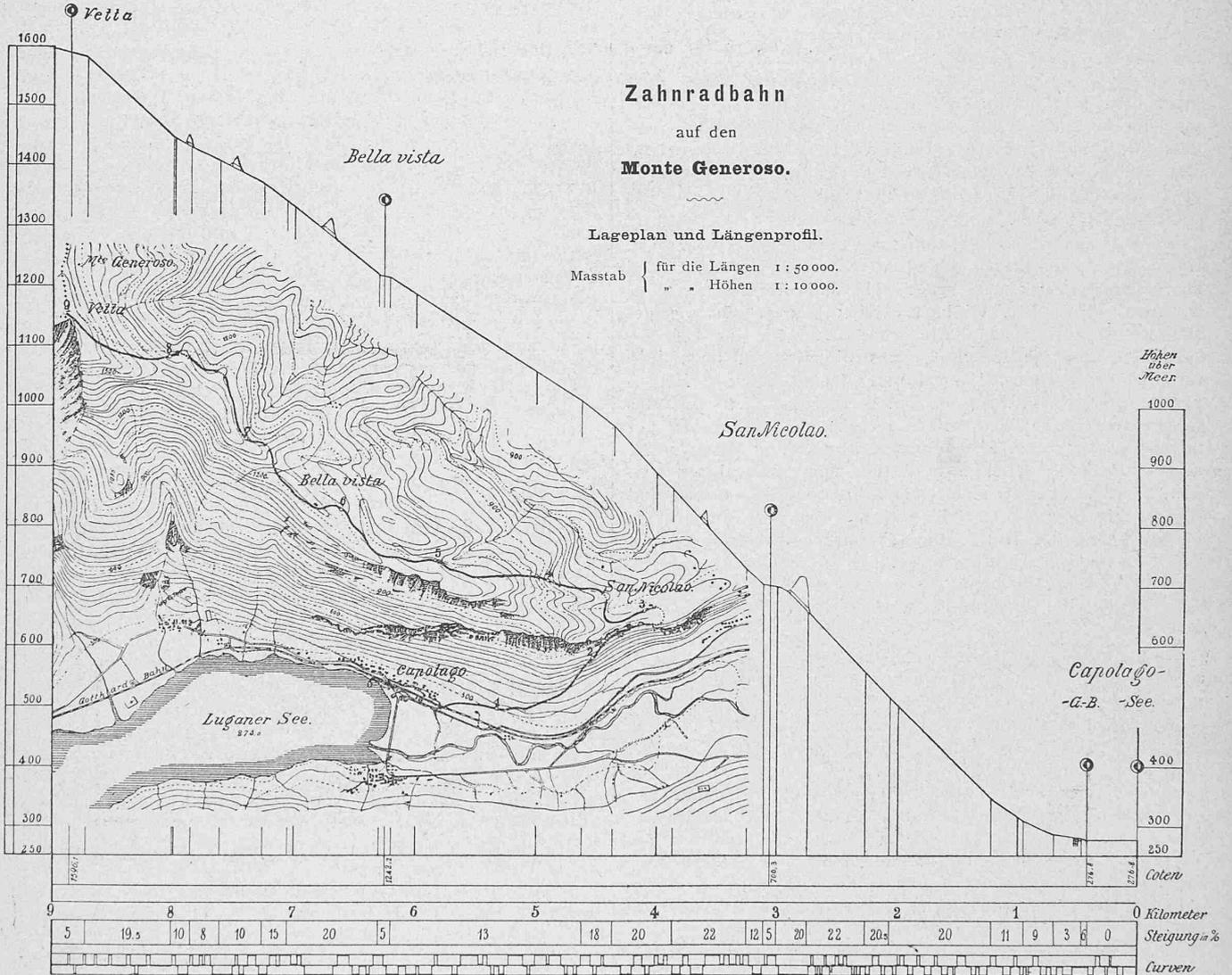
Wird seinerzeit der Besuch der Generoso-Bahn auch

etwas spät, möglich geworden diese Lücke auszufüllen und unsere Berichterstattung durch die auf nächster Seite veröffentlichte Darstellung der Hauptfäçade und der beiden Grundrisse des bezüglichen Entwurfes zu vervollständigen und abzuschliessen.

### Die Guppenruns-Katastrophe.

Von Oberbauinspector A. von Salis.

Bei gegenwärtigen, auf Wunsch der Redaction dieser Zeitschrift erfolgenden Mittheilungen über dieses Ereigniss und



nur einem Drittheil der Rigi-Verhältnisse entsprechen, so ist — wegen der so billigen Bahnanlage und wegen der durch die äusserst solide Bauart ermöglichten geringen Unterhaltungskosten — eine reichliche Verzinsung des Actien-capitals zu erwarten. L...

### Wettbewerb für ein neues Postgebäude in Genf. \*)

In unseren Mittheilungen über diese im ersten Semester dieses Jahres abgelaufene Preisbewerbung ist bis anhin eine Lücke offen geblieben, indem die Darstellung des mit dem vierten Preise ausgezeichneten Entwurfes von Architekt A. Stamm in Bern gefehlt hat. Es ist uns nun, allerdings

\*) Vide Bd. XIII. S. 5, 12, 18, 97, 104, 110, 114, 124, 130 und 143.

die daran sich knüpfenden Fragen wird zur Orientirung über die Lage auf das betreffende Blatt des Siegfried-Atlases (Nr. 263, Glarus) verwiesen, welches das Gebiet der Guppenruns von dem, seinen felsigen Hintergrund am mittlern Glärnisch krönenden Guppenfirn bis an die Linth bei Schwanden-Mitlödi zeigt. Die für die technischen Aufgaben in Betracht kommende Strecke beginnt zwar erst bei dem Einzugsbecken am Fusse des Hochgebirges, wo drei von diesem schroff abstürzende Rinnen sich zur Guppenruns vereinigen. Dass diese selbst auf ihrem ganzen Laufe auch starke Gefälle besitzt, ergibt sich aus der von ihr, laut der Karte, durchlaufenen Höhendifferenz von 750 bis 800 m, was bei einer Länge von 3450 m ein Durchschnittsgefälle von ungefähr 20 0/0 ergibt.

Diese Gesamtlänge, sowie ihre Vertheilung auf vier nach der Natur der Ortsverhältnisse sich ergebende Sectionen dieses Bachlaufes ist einem gedruckten Berichte des

Hrn. *Linthingenieur Legler* von 1872 zu entnehmen. Diese Sectionen sind laut demselben:

1. Die die Guppen- und die Sienenalp scheidende Sienenschlucht von 780 m Länge, — eine eng und tief eingeschnittene Erosionsrinne mit einem Maximalgefälle von 39%, welche zudem aus dem darüber liegenden Gebirge Verwitterungs- und Erosionsproducte durch Wasser und Lawinen zugeführt erhält. Hier sollten zu zwei damals schon bestehenden Sperren noch acht neue erstellt werden, um (indem dadurch die Gefälle vermindert und die Sohle verbreitert würde) die Bodenabbrüche und daherige Geschiebsbildung hierselbst zu verhindern, zugleich aber die Abfuhr der von weiter oben kommenden Geschiebe zu verzögern.

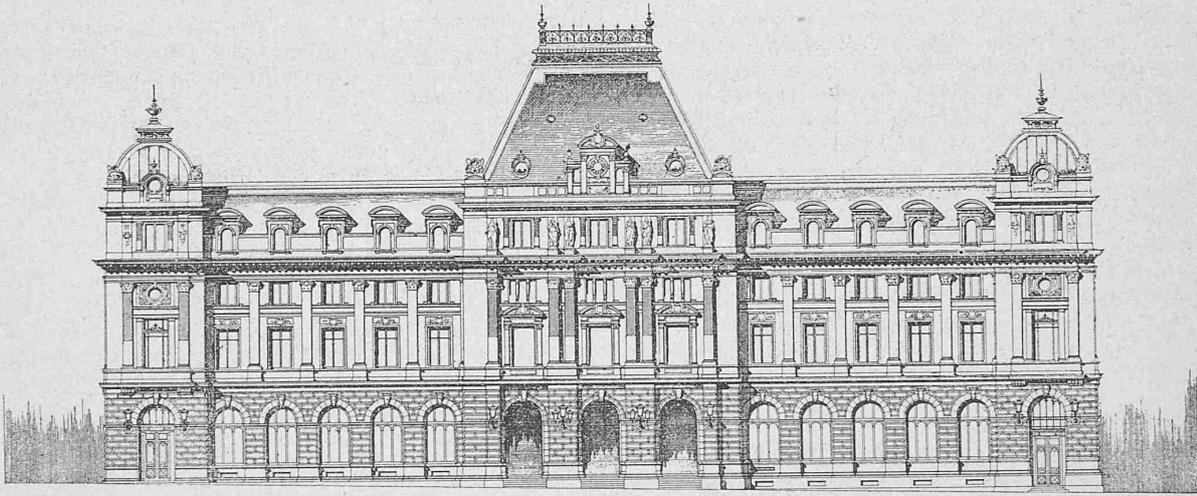
Ausgeführt waren zur Zeit des Eintrittes der Katastrophe vom 6. Juli d. J. folgende Werke: In der Sienenschlucht zu den, wie schon erwähnt, schon früher bestehenden 2 Sperren noch zwei neue, also im ganzen 4 Stück; auf der zweiten Partie war zum angegebenen Zwecke noch nichts geschehen, auf der 3. und 4. Partie waren zwei durch eine unverbaute Zwischenstrecke getrennte verschaltete Canäle von 525 und 560 m Länge erstellt.

Nach der Katastrophe wurden vom eidg. Oberbauinspectorate zwei Besichtigungen, beide Male in Begleit des Cantonsingenieurs von Glarus und Abgeordneten der beteiligten Corporationen im ganzen Laufe der Guppenruns vorgenommen, welche in verschiedener Beziehung höchst

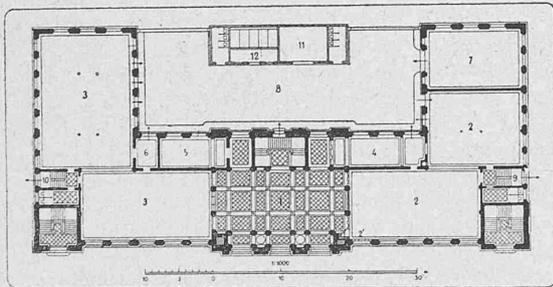
### Wettbewerb für ein neues Postgebäude in Genf.

Entwurf von Architekt *A. Stamm* in Bern.

IV. Preis. — Motto: Zweirappen-Marke.



Haupt-Façade.  
1 : 500.



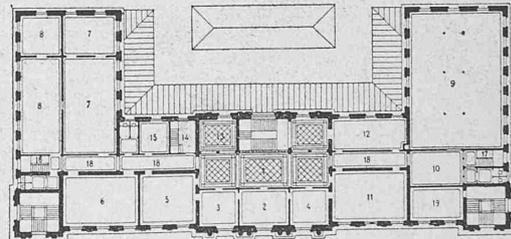
Grundriss vom Erdgeschoss.

1 : 1000.

Legende: 1. Schalterhalle, 2. Briefbureau, 3. Fahrpostbureau, 4. Mandatbureau, 5. Correspondenz-Zimmer, 6. Kleiderzimmer, 7. und 11. Remise, 8. Posthof, 9. Treppe für die Briefträger, 10. Dienst-Treppe, 12. Pferde-Raum.

2. Eine darauf im sogen. Enetecken (nach der Karte *Ennendecken*) in Form einer kleinen Thalmulde folgende erweiterte Partie von 900 m Länge, die als Ablagerungsplatz in's Auge gefasst wurde, wobei aber, da die Begrenzung auf der rechten Seite, abgesehen von einem zur grösseren Sicherheit angelegten Wuhr, nur aus einer so geringen Boden-erhöhung besteht, dass die Gefahr des Ausbrechens des Baches gegen Schwanden hin in Betracht kommt, es sich um bleibende Erhöhung der Sohle nicht handeln konnte, sondern nur um eine Verzögerung der Geschiebsabfuhr noch im höhern Maasse als sie in der steilern und schmalern Sienenschlucht erzielt werden kann.

3. und 4. Der untere Lauf auf dem Schuttkegel in den Partien bei Schwändi und bei Schwanden-Mitlödi, von 1200 und 570 m Länge, wo die Aufgabe darin bestand, den Bach mittels Correction beziehungsweise Canalisirung für die Umgebungen unschädlich der Linth zuzuführen.



Grundriss vom ersten Stock.

1 : 1000.

Legende: 1. Vorraum, 2. Director, 3. Adjunct, 4. Controleur, 5. Directions-Canzlei, 6. Konferenz-Saal, 7. Matériel, 8. Archiv, 9. Briefträger, 10. Kleiderzimmer für die Briefträger, 11. Controle, 12. Cassa, 13. Wartsaal, 14. Treppe für den Hauswart, 15. Kleiderzimmer, 16. Diensttreppe, 17. Treppe für die Briefträger, 18. Gang, 19. Disponibel.

wichtige Ergebnisse lieferten. Insofern diese sich erstlich auf die die Katastrophe beeinflussenden Umstände beziehen, hat man sich zu ihrem Verständnisse die Verhältnisse des oben erwähnten Einzugsbeckens genauer zu vergegenwärtigen. Die Breite desselben ist hinten am grössten und verjüngt sich nach vorn konisch bis zum Uebergange in die enge Schlucht, welcher zudem in einer ziemlich scharfen Krümmung nach links stattfindet. Theils als Rückstand schon von früheren Jahren, wohl am meisten vom vorigen, das sich bekanntlich durch Lawinenreichthum und geringe Sommerwärme auszeichnete, theils vom letzten Winter fand sich Anfangs Juli in ihm noch eine grosse Masse Lawinenschnee, die bis gegen die Verengung zur Schlucht in einer Länge von ungefähr 200 m hinausreichte und vom Wasser unterhöhlt war. Dieses Becken war nun nach dem Berichte eines Hirten, der als