

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 22

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

rung, dazu wird das Oel aus dem Kurbelkasten angesaugt, filtriert und durch die Rohrleitungen an die Schmierstellen gedrückt.

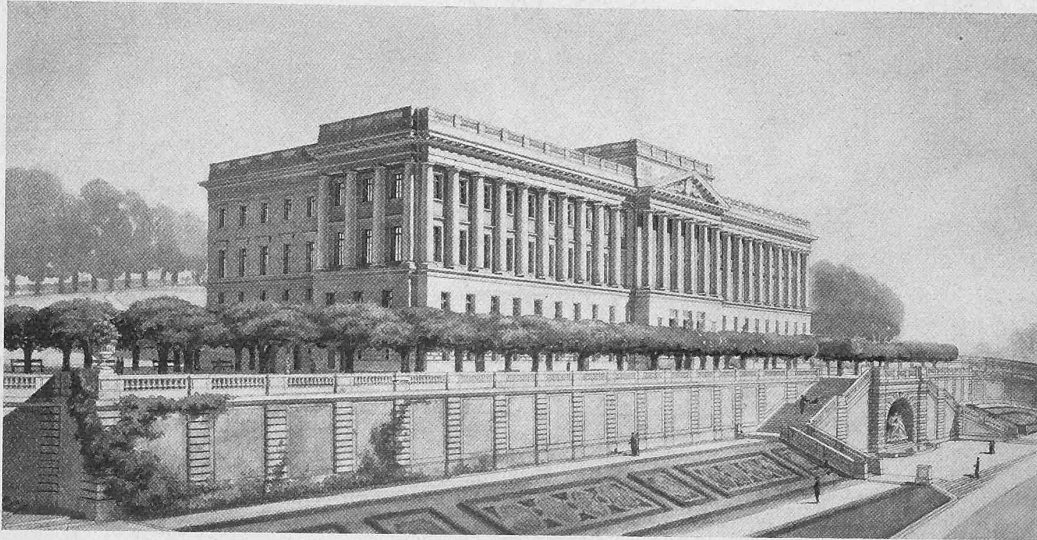
Auf jedem Führerstand befindet sich ein Anlasskopf mit zwei Ventilen zur Verbindung der Triebmaschine mit dem Luftwindkessel und dem Einblaseluftgefäß. Ausser dem Hebel für die Umsteuerung sind dort ferner die Hebel für Ein- und Ausschaltung der Anlass- und Brennstoff-

Wettbewerb für ein neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.

II. (Schluss von Seite 293.)

In Folgendem bringen wir die Wiedergabe des Gutachtens und der prämierten Projekte zum Abschluss. Zur Darstellung der letztern bemerken wir, dass wir den Ent-

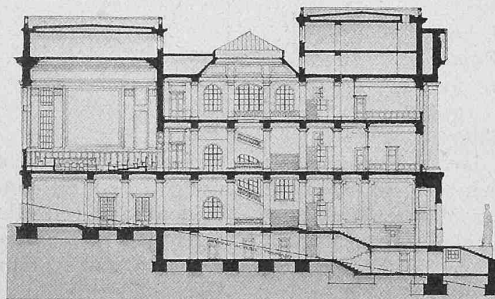
III^e Prix. „Juro“. MM. Alfred Ollivet et Alexandre Camoletti, architectes à Genève.



Perspective Ouest.

ventile, der Hebel zur Regelung der Fördermenge der Brennstoffpumpen, das Bremsventil mit Sandstreuer, die Signalpfeife und die Manometer.

Vor Beginn der Fahrt wird die Hilfsmaschine in Betrieb gesetzt und die Anlassventile eingeschaltet. Für Abfahrt ist zunächst das Anlassventil langsam vom Anlasskopf aus zu öffnen, dann strömt Druckluft aus dem Windkessel in die Triebmaschine, die sich zu drehen beginnt. Mit wachsendem Druck wird die Füllung verkleinert; ist eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 10 km/std erreicht, so erfolgt das Umschalten auf Brennstoff. Soll angehalten werden, so sind die Brennstoffventile auszuschalten und das Bremsventil in Tätigkeit zu setzen. Das Umsteuern wird durch Drehen eines Handrades bewirkt, was durch eine Verriegelung erst möglich wird, nachdem die Brennstoffventile ausgeschaltet sind.



Coupe dans l'axe principal. — 1:800.

wurf mit dem IV. Preis, Motto „Plaidoyer“, deshalb ausführlicher behandelt haben als die übrigen, weil, wie wir von verschiedenen Seiten hörten, gerade bezüglich dieses Entwurfes das Urteil der Jury nicht recht verständlich erscheine. Wir erwähnen dies ausdrücklich, um nicht in den Verdacht zu kommen, als würden wir in unserer rein objektiven Berichterstattung über die Wettbewerbs-Ergebnisse etwa aus persönlicher Vorliebe einen der Beteiligten bevorzugen, was uns natürlich fernliegt. Aber gerade im Hinblick auf den Zweck unserer übungsgemässen Wettbewerbs-Berichterstattung, Jedem zu ermöglichen, Gutachten und Entwürfe in Musse studieren und würdigen zu können, schien uns diese ausnahmsweise Reichhaltigkeit geboten. Der Schluss des Gutachtens, dem das Preisgericht noch einen besondern Abschnitt „Conclusions“ beifügt, hat folgenden Wortlaut:

Rapport du Jury.

„Vu l'effort considérable représenté par ce concours, le jury décide qu'il y a lieu de délivrer les cinq prix fixés comme maximum au programme.

Après longue discussion, parfois un peu vive, mais toujours très courtoise, le jury procède à la votation relative au classement des cinq projets restants après le quatrième tour d'élimination. Cette votation donne le résultat suivant:

1^{er} prix N^o 19.

2^e » » 69.

3^e » » 33.

4^e » » 45.

5^e » » 62.

Passant ensuite à la répartition de la somme qui lui est allouée comme primes ou acquisitions de projets, le jury, tenant compte de la valeur respective des cinq projets primés, décide de l'établir comme suit:

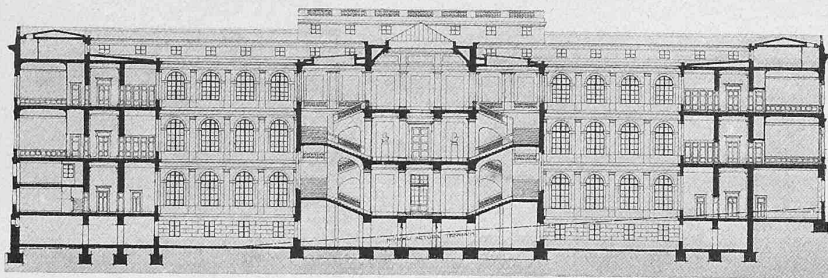
Die in Abbildung 15 dargestellten Indikatordiagramme entstammen den Probefahrten auf der Strecke Winterthur-Romanshorn und zeigen die Verstellbarkeit der Hubarbeit innerhalb weiter Grenzen. Insbesondere sei auf die aussergewöhnliche Steigerung der Arbeitsfähigkeit aufmerksam gemacht, die sich in der Vergrösserung des mittleren Diagrammdruckes von 2,5 at bis auf 12 at zeigt. Die hohen Drucke werden bewirkt, um den Zug in kurzer Zeit auf Geschwindigkeiten bis zu 100 km/std zu bringen¹⁾.

Nach den zufriedenstellenden Probefahrten erfolgte die Ueberführung der Lokomotive nach Berlin über Basel-Strassburg-Worms-Nordhausen mit Geschwindigkeiten von 20 bis 100 km/std. Zeitweise hatte dabei die Thermo-Lokomotive den ganzen Zug einschliesslich der Dampf-Lokomotive zu ziehen.

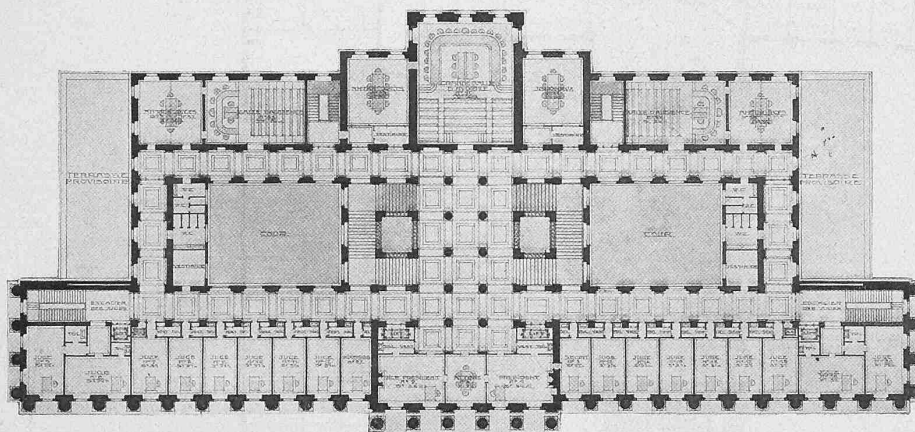
¹⁾ Diese Geschwindigkeit wurde auf der erwähnten Versuchsstrecke zeitweise sogar überschritten.

Concours pour un nouveau palais fédéral de justice à Lausanne.

III^e Prix. „Juro“. — MM. Alfred Olivet et Alexandre Camoletti, architectes à Genève.



Coupe longitudinale et façades des Cours, après l'agrandissement. — Echelle 1 : 800.



Plan du premier étage, avant l'agrandissement. — Echelle 1 : 800.

au premier prix 5000 Fr.

au 2^e » 4000 »

au 3^e » 3500 »

au 4^e » 2500 »

au 5^e » 1000 »

au total 16000 Fr.

L'ouverture des plis donne comme auteurs des projets primés indiqués ci-dessus, les architectes suivants :

1^{er} prix de 5000 Fr.

Projet N° 19 «Quo vadis».

MM. Prince et Béguin à Neuchâtel.

2^e prix de 4000 Fr.

Projet N° 69 «Forum supremum».

MM. Bridler et Völki à Winterthour.

3^e prix de 3500 Fr.

Projet N° 33 «Juro».

MM. Alfred Olivet et Alexandre Camoletti à Genève.

4^e prix de 2500 Fr.

Projet N° 45 «Plaidoyer».

M. Jean Grob à Zurich.

5^e prix de 1000 Fr.

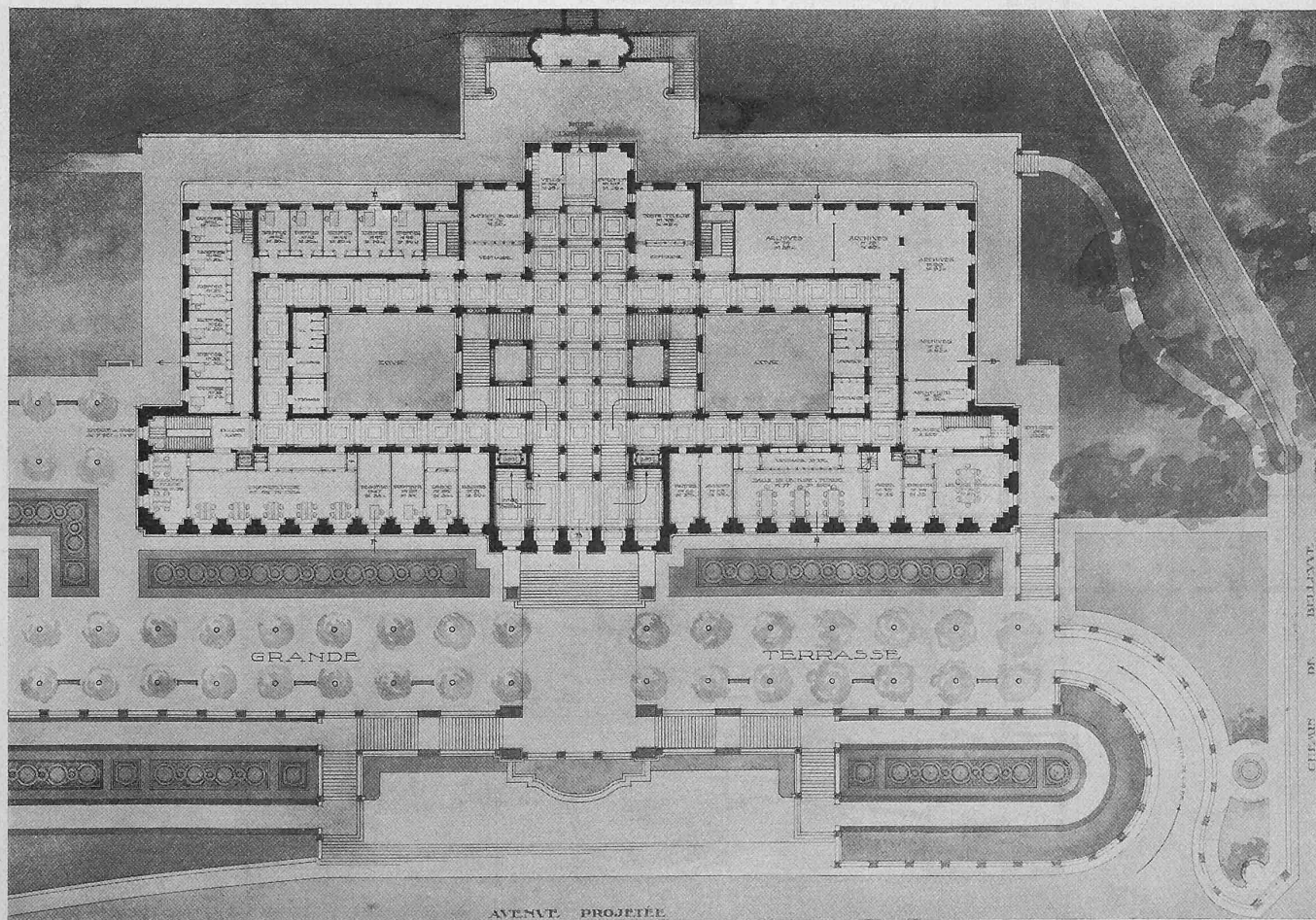
Projet N° 62 «Diane».

M. J. Austermayer à Lausanne.

Le jury constate que tous les lauréats remplissent les conditions requises au programme sous lettre A.

Conclusion.

Comme conclusion à son travail, le jury est heureux de pouvoir constater le grand intérêt apporté par les architectes suisses à la bonne



Plan du rez-de-chaussée — Echelle 1 : 800.

réussite de ce concours, intérêt qui trouve sa preuve dans le nombre considérable et tout à fait inusité de projets présentés. Ce fait est d'autant plus réjouissant qu'il s'agissait là d'une étude difficile, nécessitant de longs efforts.

La composition du plan, avec un programme ne comportant pas moins de 146 locaux, sans compter les dépendances, avec leur répartition par étage et les relations à ménager entre eux, était loin d'être chose facile.

A ces difficultés s'ajoutaient celles de la déclivité du terrain, et, pour brocher sur le tout, la question des agrandissements futurs à prévoir de façon à «ne porter nullement préjudice à l'ensemble».

Trouver avec cela un tectural ayant à la fois le caractère voulu, le cachet spécial imposé par le cadre, l'aspect monumental et cependant assez simple pour pouvoir rentrer dans des prévisions budgétaires normales, constituaient à coup sûr un problème fort attrayant, mais fort ardu à résoudre.

Parmi les solutions présentées, il en est très peu, pour ne pas dire point, qui remplissent toutes les conditions désirables.

Beaucoup de projets simples et logiques à première vue, pèchent par l'absence de tout caractère monumental, à l'intérieur comme en façades. D'autres, et en trop grand nombre, pèchent par l'excès contraire, le côté artistique et purement architectural l'emportant de beaucoup sur les convenances pratiques, sans nul souci des frais considérables qui en pourraient résulter pour les

escaliers et dégagements hors de toute proportion avec la circulation restreinte du public dans cet édifice et cela au détriment des frais de construction et de chauffage.

Les considérations ci-dessus reviennent à dire que le jury, dans son travail, s'est basé en première ligne sur les convenances pratiques des plans, dont le parti général est toujours difficile à modifier, estimant de moindre importance les questions d'architecture proprement dites, plus facilement susceptibles d'améliorations.

Les points sur lesquels le jury a plus spécialement porté son attention sont les suivants:

Conditions hygiéniques. Laisser le plus possible le soleil arriver sur les façades, en évitant de trop fortes saillies d'avantcorps, surtout au midi.

Eviter l'orientation au nord pour les bureaux qui sont habités tous les jours, réservant les parties de plans moins favorisées aux locaux d'un usage moins constant, comme

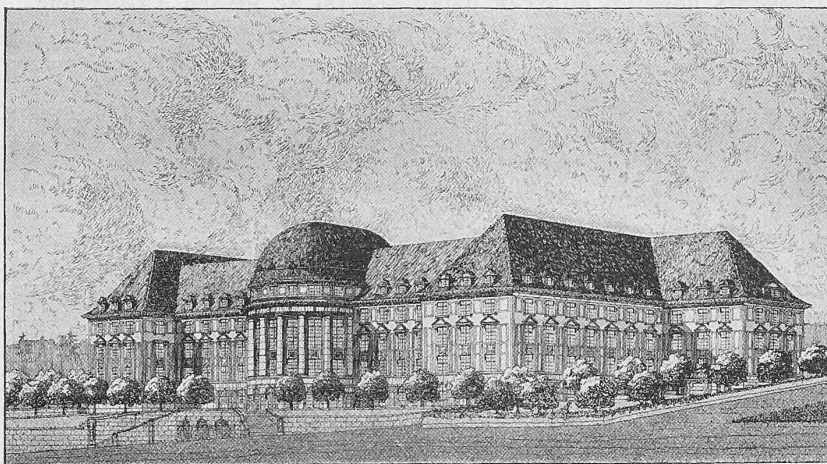
les salles d'audiences, bibliothèque, locaux de services, etc. Bon éclairage et bonne ventilation de tous les bureaux.

Dévestitures. Facilités de circulation en évitant le plus possible les trop longs couloirs et les dégagements tortueux.

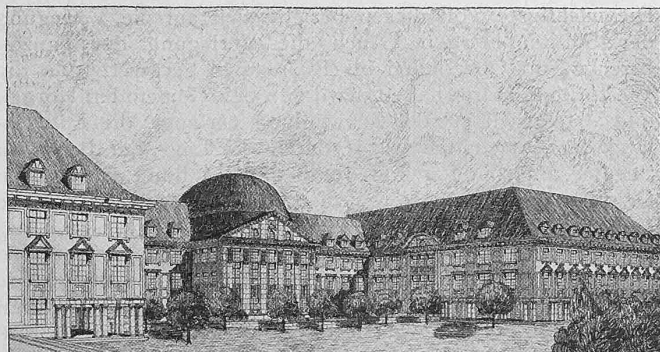
Mise à portée la plus directe possible du public des locaux qu'il est appelé à fréquenter le plus souvent.

Disposition pratique des escaliers, avec accès directs au vestibule, sans contours inutiles.

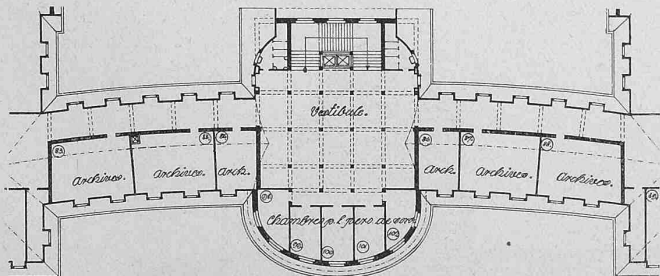
IV^e Prix. „Plaidoyer“. — M. Jean Grob à Zurich.



Perspective Sud.

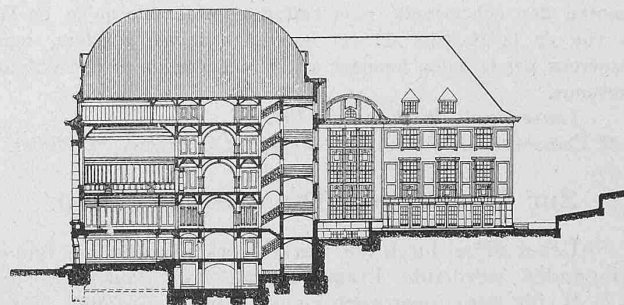


Perspective Est avec agrandissement.



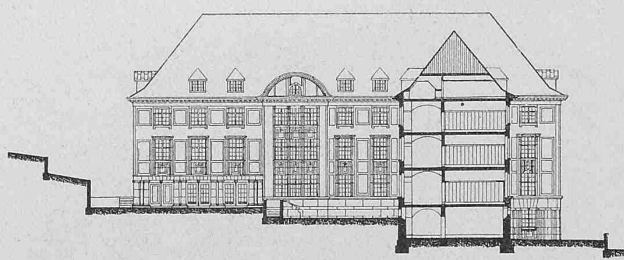
Plan des Combles.

Echelle 1:800.



Coupe dans l'axe principal. — Façade de l'agrandissement.

Echelle 1:800.



Coupe latérale. — Façade sur cour (avec agrandissement).

finances fédérales. Ceux-ci ont parfois caché leur faute de composition sous des rendus fort habilement exécutés, qui obtiendraient nécessairement tous les suffrages du public mal informé.

Le jury a dû écarter entre outre, à regret, un certain nombre de projets qui, tout en remplissant d'une manière satisfaisante les conditions du programme, comme locaux et comme mérite artistique incontestable, n'en présentaient pas moins un luxe de vestibules,

Vestibules proportionnés à la circulation probable et bon éclairage de tous les accès.

Cours. Dimensions suffisantes et bonne disposition des cours afin d'assurer l'éclairage et la ventilation des locaux adjacents.

Agrandissement. Disposition logique des agrandissements, assurant les conditions hygiéniques des futurs locaux, sans

exagération des longueurs des couloirs, tout en ne portant aucun préjudice au parti architectural adopté.

Façades. Bonne appropriation de l'architecture au caractère particulier de l'édifice et à son entourage.

Coût des constructions. Réalisation possible de la construction dans des limites financières raisonnables.

A ce dernier point de vue, il peut être intéressant de constater que la moyenne des cubes des 29 projets et variantes examinés en détail ascende à 70175,31 m³. Celle des 12 derniers projets, comprenant les éliminations du 4^e tour et les projets primés atteint 67 963,85 m³, chiffre qui se rapproche davantage des prévisions, basées sur 60 000 m³ environ.

Si l'ensemble de ce concours n'a pas donné tout à fait ce que l'on était en droit d'en attendre, il n'en demeure pas moins certain que son résultat a fait faire un pas décisif à la réalisation de cet intéressant problème et nous ne doutons pas que, confiée à des mains habiles, l'étude définitive du nouveau palais fédéral de justice de Lausanne ne finisse par arriver à contenter les plus difficiles, soit en matière d'art, soit comme solution pratique.

Ayant ainsi terminé sa mission, le jury tient spécialement à remercier les cinq lauréats du concours, ainsi que la très grande majorité des concurrents, pour l'effort considérable qu'ils ont fait en vue de la réussite de cet important travail, qui fera, nous l'espérons par la suite, honneur à la Confédération et à la Ville de Lausanne.

Lausanne, le 15 septembre 1913.

M. Camoletti, G. Favey, A. Flükiger, Ch. Melley, M. Müller.

Zur Doppelspur Thalwil-Richterswil.

Ueber diese durch die starke Verkehrszunahme immer dringender werdende Frage enthält das Baubudget der S. B. B. für 1914 zwar noch keinen Betrag, dagegen einige Ausführungen, deren kurze Erörterung an dieser Stelle uns geboten erscheint, sowohl des besondern Falles wegen,

als auch im Hinblick auf die von allen Seiten den S. B. B. gegenüber gestellten, immer grösser werdenden Begehren um Verbesserungen bestehender Verhältnisse. Im genannten Budget-Bericht äussert sich die Generaldirektion zur Doppelspur Thalwil-Richterswil wie folgt:

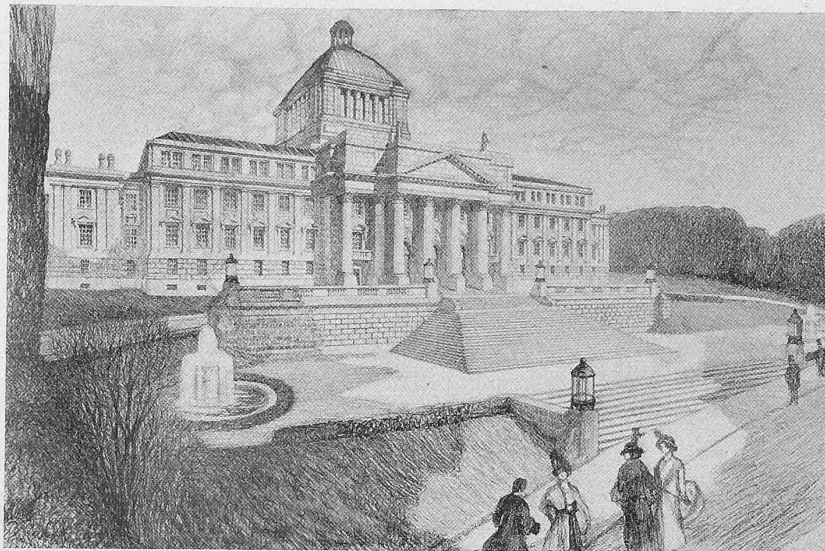
„Die dichte Bebauung des die Bahn umgebenden Geländes, die Nähe des Sees und die zahlreichen die Bahn kreuzenden und derselben entlang führenden Kommuni-

kationen bieten der Erstellung des zweiten Geleises erhebliche Schwierigkeiten. Der auf den km entfallende Betrag von 502400 Fr. (7,31 Mill. Fr. für 14,67 km, ohne den Bahnhof Wädenswil, Red.) ist für ein zweites Geleise ausserordentlich hoch und wird auch für die Erstellung einer einspurigen Linie nur bei schwierigen Verhältnissen erreicht. Das neue Geleise soll bald berg-, bald seewärts vom bestehenden zu liegen kommen; auf längern Strecken ist eine Verschiebung beider Geleise vorgesehen. Die Richtungs-

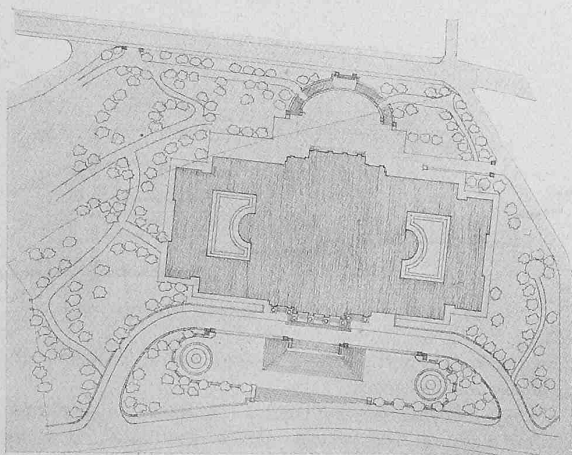
verhältnisse werden keine wesentliche Aenderungen erfahren und die Nivellette soll beibehalten werden. Auf die im Sommer 1912 erfolgte öffentliche Auflage der Pläne sind eine grosse Zahl von Projektänderungen verlangt worden. Die wichtigste von diesen bezieht sich auf die Verlegung der Station Horgen. Auch die Verlegung der ganzen Strecke von Oberrieden bis Richterswil bergwärts, an die Westseite der Ortschaften, wird von den Gemeinden Horgen und Wädenswil mit der Begründung verlangt, die Entwicklung der Ortschaften werde durch die Lage der Bahn am Seeufer unterbunden und durch die Erstellung des zweiten Geleises werden die Verhältnisse noch verschlechtert. Die Generaldirektion hat wiederholt darauf hingewiesen, dass zu einer Verlegung der Linie, deren Wirkungen von den Befürwortern nur unvollständig beurteilt werden, jede zwingende Veranlassung fehle. Dass die vor vierzig Jahren beharrlich verlangte Anlage der Linie am See heute die Entwicklung der Ortschaften unterbinde, ist eine unerwiesene

Concours pour un nouveau palais fédéral de justice à Lausanne.

Ve Prix. „Diane“. — M. J. Austerlacher, architecte à Lausanne.

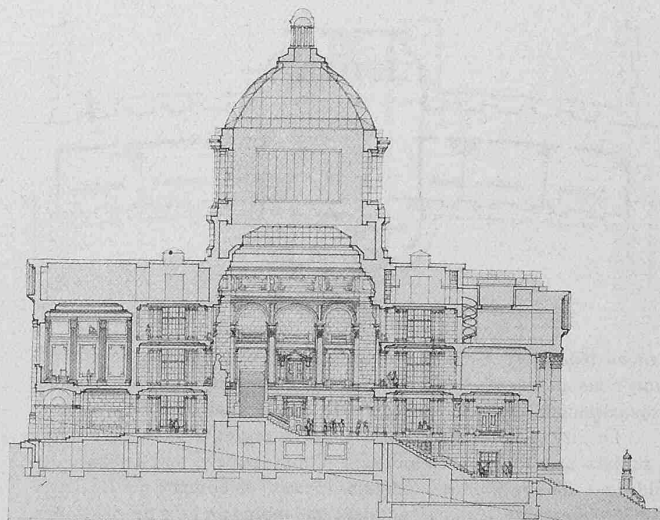


Perspective Sud-Ouest.



Plan de situation. — Echelle 1:2500.

Coupe dans l'axe principal. — Echelle 1:800.



Behauptung; unbestreitbar ist dagegen, dass der zweispurige Ausbau der Linie, die damit verbundene Beseitigung vieler Wegübergänge und die Erweiterung der Stationen die Verhältnisse wesentlich verbessern werden. Niemand kann im Ernste verlangen, dass die Verlegung einer Linie, für welche betriebstechnische Gründe nicht vorliegen, nur deswegen vorgenommen werde, weil von einem Teil

der Bevölkerung behauptet wird, die Bedürfnisse seien bei der Erstellung der Linie unrichtig beurteilt worden. Bei der grossen Divergenz der Meinungen ist eine Entscheidung nicht so bald zu erwarten, und da somit die Bauarbeiten im nächsten Jahre nicht werden in Angriff genommen werden können, musste die Einstellung einer Rate ins Budget unterbleiben.“

Die im Bericht der S. B. B. erwähnten Begehren um Projekt-Aenderungen betreffs Station Horgen und Verlegung der ganzen Bahnlinie bergwärts sind von den daran interessierten Gemeinden durch Projektstudien genauer umschrieben und durch Eingaben an Regierungsrat und Eisenbahndepartement verlangt worden, am nachdrücklichsten von Wädenswil. Diese Gemeinde hat, veranlasst durch eine von 757 Stimmberechtigten unterzeichnete Motion, deren

Ziele durch einmütige Gemeindeabstimmung gutgeheissen wurden, zwei Projekte ausarbeiten lassen, die sie als Verbesserungs-Projekte dem S. B. B.-Projekt vom Juli 1912 gegenüberstellt. Der eine, von Oberingenieur *J. Lüchinger* in Zürich verfasste Entwurf sieht die Verlegung der Bahnlinie auf eine Länge von 3,8 km vor, wobei die Station Wädenswil auf die Westseite des Dorfes und 9,33 m höher als die bestehende zu liegen käme. Die als normalspurige Nebenbahn mit 50‰ Neigung in die Station Wädenswil einmündende Südost-Bahn, die am See ihre Depot- und Werkstätte-Anlagen besitzt, soll mit 35‰ in die obere Station eingeführt werden. Dagegen sind in Projekt Lüchinger die übrigen Anlagen der S. O. B. beibehalten; sie sollen mittels

Spitzkehre und Stumpengeleise über dem S. B. B.-Tunnel und weiterhin über das beibehaltene Geleise mit der neuen Station verbunden werden (vergl. Längenprofil). Die Verbindung wäre auch als Industriegeleise nach den unterliegenden Fabriken und dem Hafen zu benützen. Der andere Entwurf, von a. Professor *K. E. Hilgard* in Zürich, kennzeichnet sich als

V^e Prix. „Diane“.

M. J. Austermayer, arch., Lausanne.

Plans du rez-de-chaussée principal
et du premier étage.

Coupe dans l'axe du corps central.

Echelle 1 : 800.

