

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 23

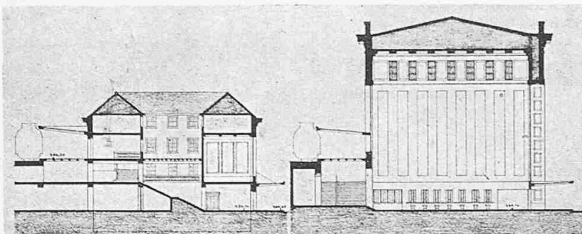
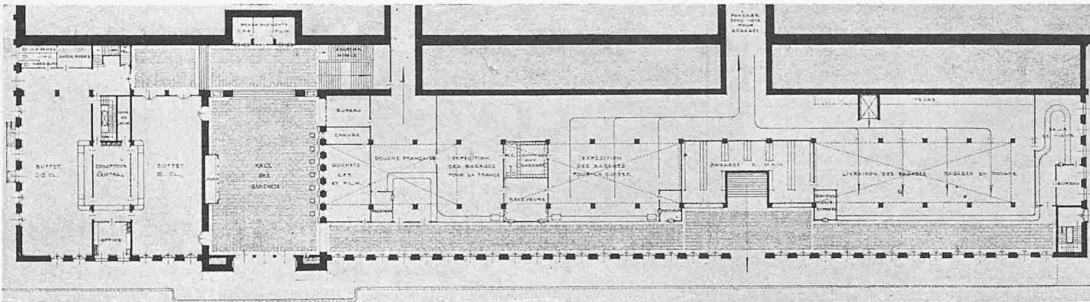
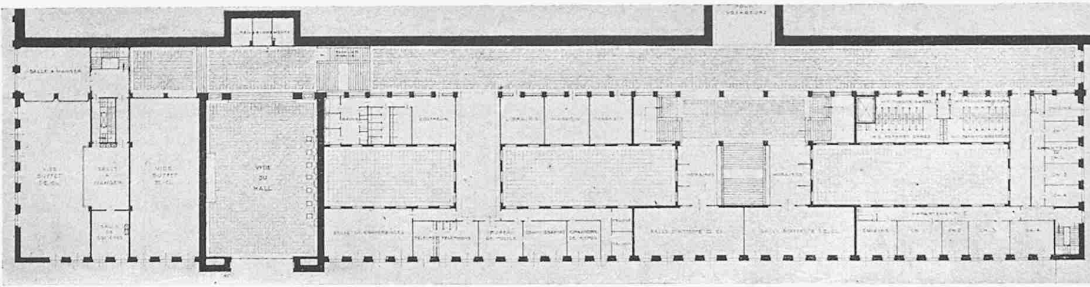
PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.



3. Rang (3500 Fr.). Entwurf Nr. 6. — Arch. Guyonnet & Torcapel, Genf.
Grundrisse und Schnitte 1:1000. — Hauptansicht.

absenken und während der Messung in jede beliebige Höhenlage einstellen zu können, dienten drei mit Drähten gespannte Doppelrahmen aus kleinen \square -Eisen, die mit dem Portalkran der Reihe nach eingesetzt und verschraubt wurden; die Führung dieser Rahmen erfolgte durch beidseitig einbetonierte kleine T-Eisen. Die unterste Traverse dieser Rahmenkonstruktion bildete eine normale Flügelstange von 20/40 mm, sowie eine auf gleicher Höhe liegende Spindel, wobei der lose auf der Flügelstange sitzende Flügel durch ein Zwischenstück mit der Mutter der Spindel verbunden war. Die Drehung der Spindel und die dadurch bedingte horizontale Verschiebung des Flügels erfolgte mittels eines Elektromotors unter Zwischenschaltung von Kegeln und einer längs des Rahmens bis über den Wasserspiegel hochgeführten Welle. Diese Anordnung erlaubte, den Flügel mit einer Genauigkeit von ± 1 cm in jeden beliebigen Punkt des Messprofils einzustellen. In

allen drei Einläufen wurde mit dem einen Flügel hintereinander je in 77 Punkten die Geschwindigkeiten gemessen. Die Ungenauigkeit der Messungen konnte nur indirekt, durch Vergleich mit den Vorversuchen, bestimmt werden, und es zeigte sich, dass sie etwa $\pm 0,5\%$ betrug.

Im *Maschinenhaus-Anbau*, vom Abstellboden des Maschinenhauses gegen den linken Talhang, sind auf Erdgeschosshöhe ein Esszimmer für die Maschinisten mit den nötigen Einrichtungen für die erste Hilfe bei Unfällen, die sanitären

Anlagen, ein Baderaum mit Brausen, eine Reparaturwerkstatt mit Magazin und die Lademaschinen für die Akkumulatoren-Batterien untergebracht. Darüber, als Zwischengeschoss direkt unter dem Kommandoraum, liegt ein Kabelverteiler. Im ersten Stock befinden sich der Kommandoraum, die Akkumulatorenbatterien, Platz- und Staatstelephonkabinen, sowie das Bureau des Obermaschinen. Der von der Wehrbrücke aus direkt zugängliche Dachstock enthält Magazinräume und eine Besuchergalerie.
(Fortsetzung folgt.)

Zweiter Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

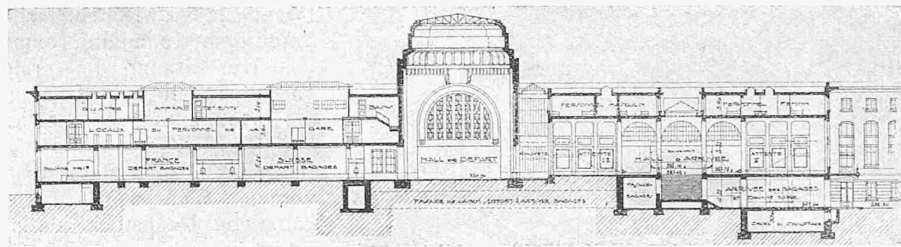
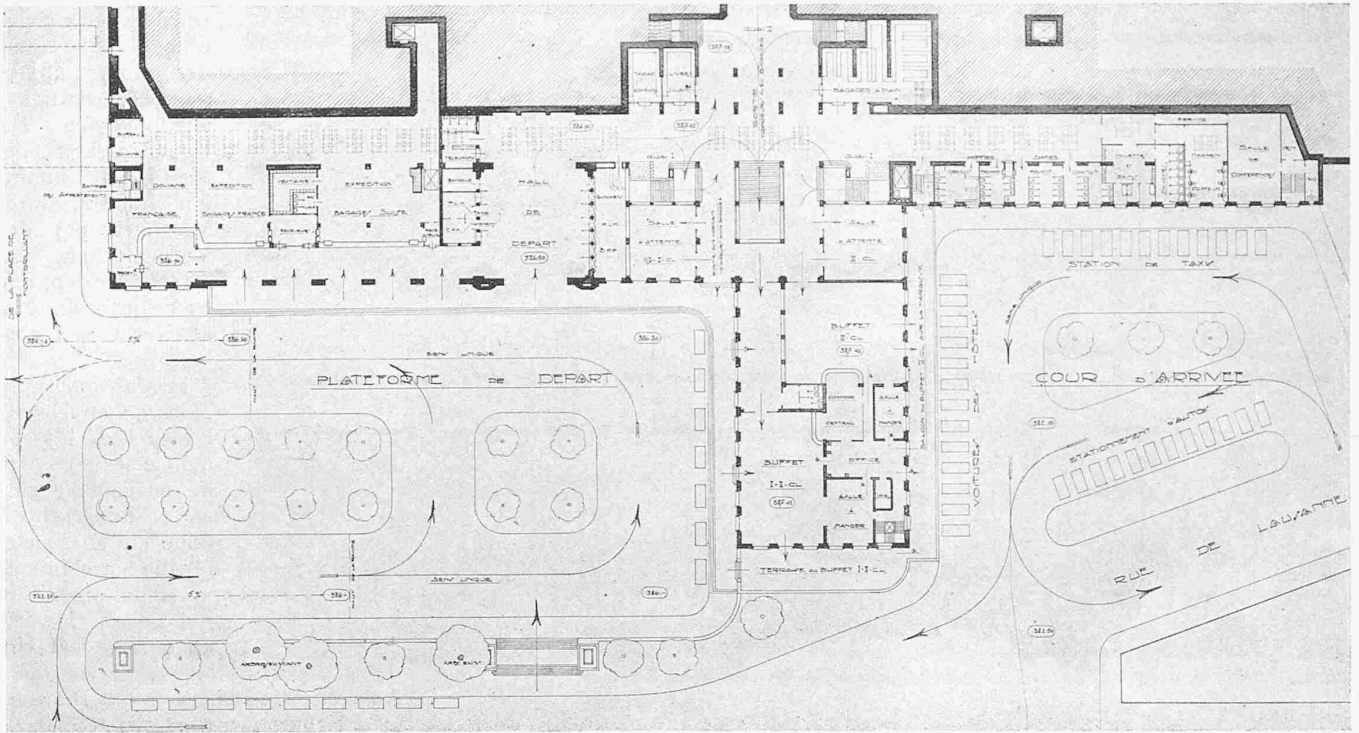
(Fortsetzung von Seite 282.)

No. 6 „Rue du Mont-Blanc“. Composition des plans très simple et très claire. Le hall de départ dans l'axe de la rue du Mont-Blanc est exagérément développé en hauteur. Bonne disposition d'entrée et de sortie avec locaux des bagages bien éclairés par des cours intérieures. Le buffet, placé à gauche du hall au rez-de-chaussée, est séparé des salles d'attente se trouvant à l'entresol, ce qui est désavantageux. Les proportions des buffets ne sont pas très bonnes. Celui de III^{me} classe est mal éclairé. Le bureau de renseignements trop loin de l'entrée est trop petit, pas éclairé. Les salles d'attente trop en dehors du passage sous voie; les horaires sont trop loin du hall des guichets. Le local No. 4 manque; les Nos. 56 et 59 sont trop loin des 55 et 58.

Bonne tenue générale des façades, mais motif du hall hors d'échelle. La sortie des voyageurs pourrait être mieux indiquée en façades. La liaison entre le bâtiment de la gare et celui de la future poste est critiquable. La place est assez bien disposée.

Projet remarquable par sa très grande simplicité, sa clarté et sa bonne ordonnance.

Nr. 28 „Mont-Blanc“. Disposition originale comportant une cour de départ et une cour d'arrivée sur deux niveaux différents, la cour de départ au niveau du passage sous voies, celle d'arrivée au niveau de la rue de Lausanne. Ces deux cours sont séparées par un grand avant-corps perpendiculaire aux voies contenant, au rez-de-chaussée inférieur, la livraison des bagages et au niveau du passage sous voies une bonne disposition des buffets, salles d'attente, etc. Il résulterait de la disposition adoptée un encombrement de la cour des départs à son entrée, lors de l'expédition des bagages express.

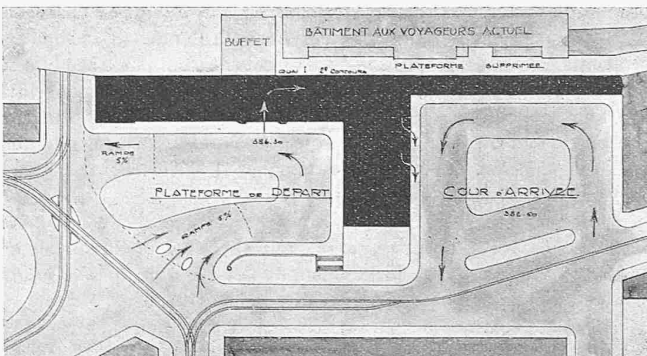
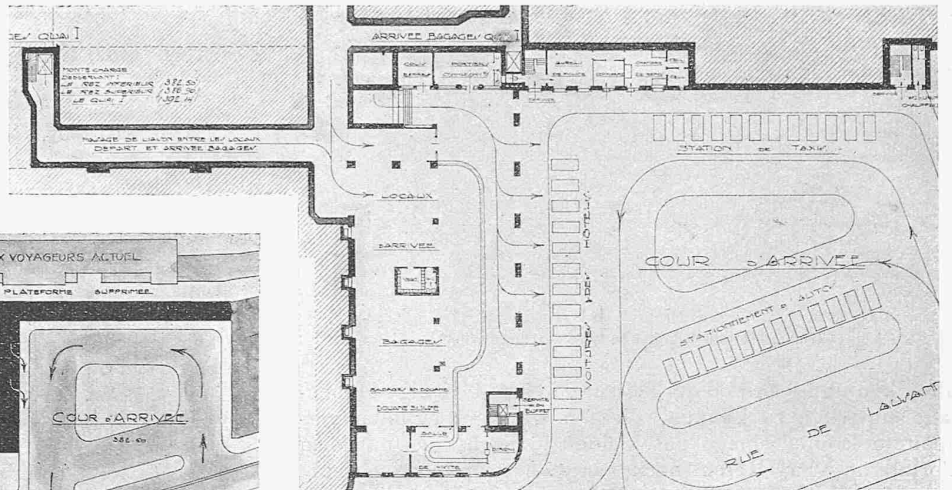


ZWEITER WETTBEWERB
FÜR DEN BAHNHOF
GENÈVE - CORNAVIN.

4. Rang (2000 Fr.), Entwurf Nr. 28.
Marc et Jean Camoletti,
Architekten in Genève.

(Hierzu das Fliiegerbild S. 293.)

Anmerkung der Redaktion: Wir veröffentlichen diesen Entwurf etwas ausführlicher, weil er wie kein anderer die Trennung der abgehenden und ankommenden Reisenden bis auf die Vorplätze hinaus systematisch durchgeführt hat. Er ist einer der wenigen, dessen Verfasser den Sinn eines Bahnhof-Vorplatzes erfasst haben: Verkehrsströme möglichst reibungslos in bestimmten Bahnen zu führen.



Grundrisse und Längsschnitt. — Masstab 1 : 1000.
Lageplan (Variante mit flüssigerer Platzaufteilung). — Masstab 1 : 2500.
(Vergl. die Turbinen-Einläufe Abb. 16, Schnitt B, auf S. 288 dieser Nummer.)

D'autre part, la séparation trop nette sur deux étages différents de l'expédition et de la livraison des bagages présenterait une complication de l'exploitation. La disposition de ce plan rend la sortie des voyageurs compliquée et indécise.

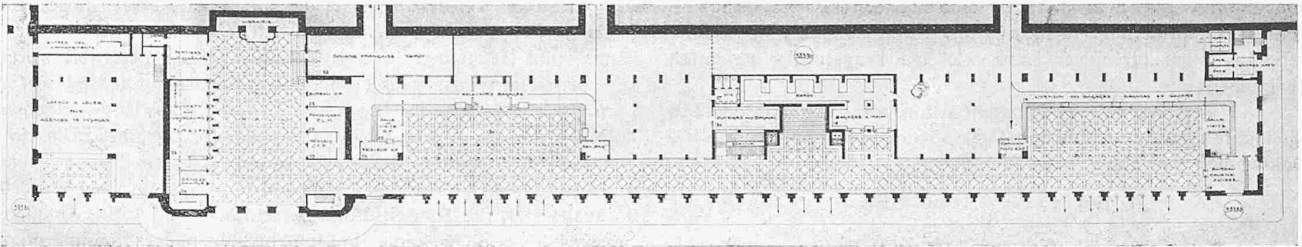
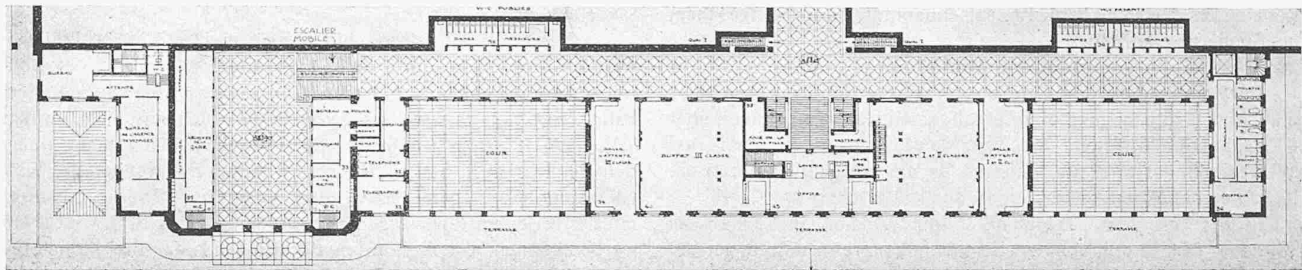
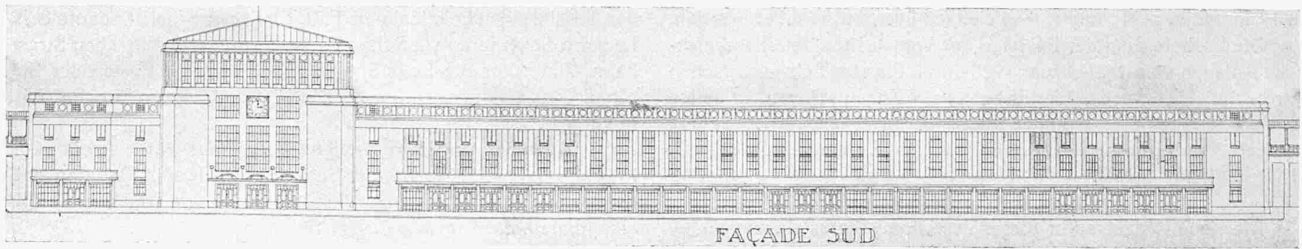
Le local No. 18 est sombre et trop éloigné du No. 14; le 28 doit être complètement fermé; le 32 est sombre; le 36 un peu excentrique; le 37 peu accessible; le 44 n'a pas garde-robe; les Nos. 45 et 46 sans communication directe; le 73 trop loin du 71 et 72.

L'étude des façades est par trop sommaire. L'architecture du hall d'entrée ne se lie pas à celle des autres parties.

L'exécution par étapes est bien étudiée. Cette solution est la plus favorable quant au maintien en exploitation du bâtiment actuel durant les travaux.

No. 20 „La Saumè“. Plan bien ordonné, clair, avec hall dans l'axe de la rue du Mont-Blanc. Bonne disposition des locaux des bagages; les emplacements réservés aux voyageurs en dehors de la

ZWEITER WETTBEWERB FÜR DAS AUFNAHMEGEBÄUDE DER S. B. B. IN GENÈVE-CORNAVIN.



5. Rang (1500 Fr.), Entwurf Nr. 20. — Arch. Georges Peloux, Genf. — Grundrisse und Hauptfassade 1:1000.

circulation, sont trop grands. Bel éclairage des locaux du rez-de-chaussée par de grandes cours, celles-ci se trouvant malheureusement en façades du côté de la place, et masquées par un artifice d'architecture discutable. La dimension de ces cours et le parti adopté rendraient le coût de cette construction élevé. Les escaliers desservant le quai I trop en retrait de celui-ci, ont des accès mesquins. Le local No. 47 est trop important, les 45 et 46 sans communication directe.

Les façades ont une belle tenue, mais il est regrettable, comme cela vient d'être dit, qu'une partie de celles-ci ne forme qu'un simple décor qui masque la disposition du plan et ne constitue qu'un écran purement décoratif. Le hall d'entrée est de dimensions excessives.

L'étude des niveaux de la place de la gare manque; les propositions concernant la circulation sont inadmissibles, le cul-de-sac derrière le bâtiment de la poste mauvais. (à suivre)

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925.

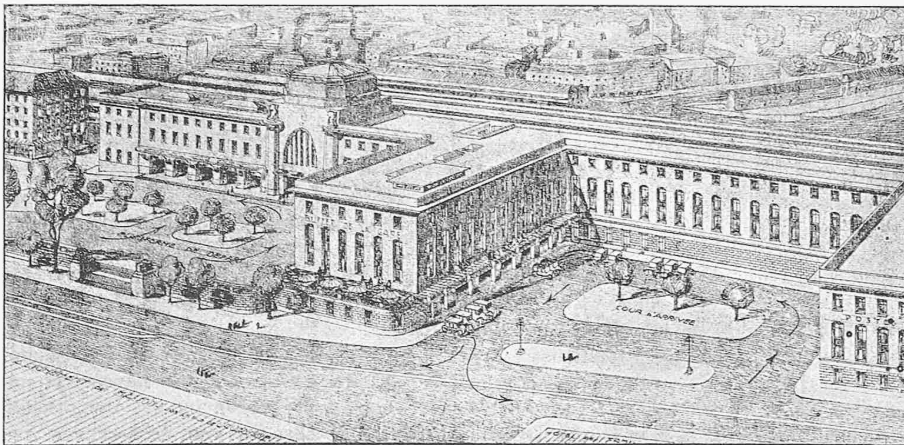
Dem vor kurzem erschienenen Bericht des Schweizer Post- und Eisenbahndepartements (Eisenbahn-Abteilung) über seine Geschäftsführung im Jahre 1925 entnehmen wir Übungsgemäss die folgenden, für unsern Leserkreis Interesse bietenden Angaben. Soweit sie die Bahn- und Bahnhofbauten auf dem Netze der S. B. B. betreffen, sind sie in ergänzender Weise aus dem Geschäftsbericht der Generaldirektion der S. B. B. zusammengestellt.

I. Allgemeines.

Gesetze, Verordnungen, Postulate.

Die von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten eingesetzte Kommission zur Beratung der Aenderungs- und Ergänzungsanträge zu den Vorentwürfen zu einem neuen Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, sowie zu einem neuen Transport-Reglement ist im Berichtsjahre nicht dazu gelangt, ihre Arbeiten abzuschliessen. Der Grund der Verzögerung liegt in der Hauptsache darin, dass die genannten Entwürfe zur Anpassung an die neuen internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in manchen Teilen einer Neubearbeitung unterzogen werden müssen.

Die Vorschriften der Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906, in einzelnen Abschnitten bereits revidiert mit Bundesratsbeschlüssen vom 14. Juni 1913 und 14. November 1922, erwiesen sich als den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechend. Das Eisenbahndepartement hat



Zu Entwurf Nr. 28 (Seite 292). — Arch. Marc et Jean Camoletti, Genf. — Fliegerbild aus Osten.