Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

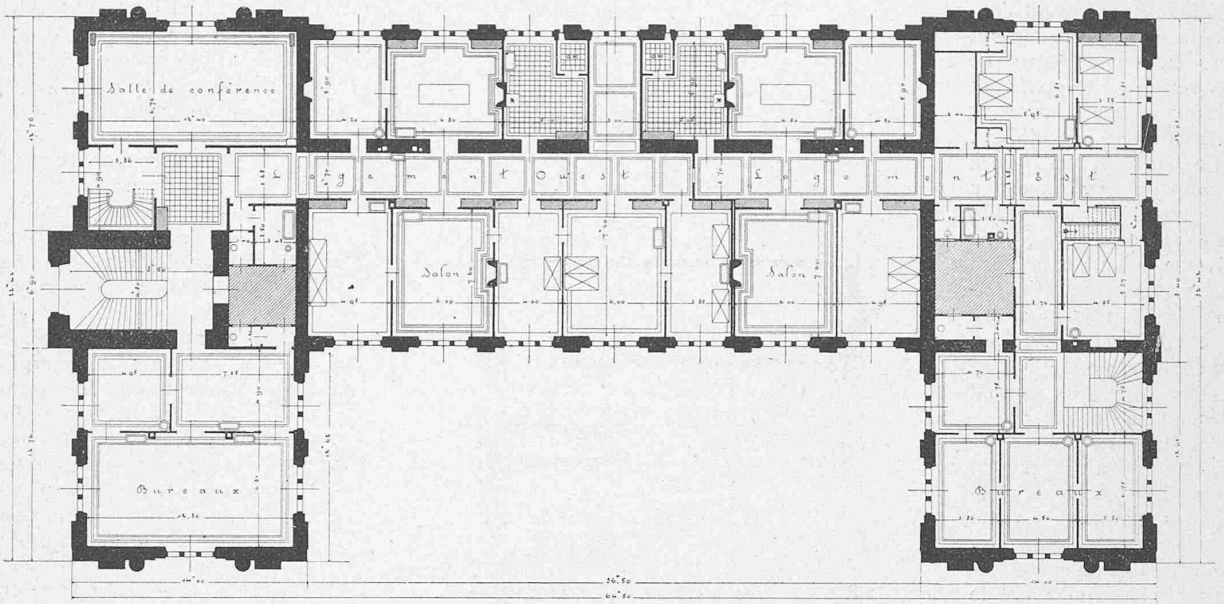
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nouvel Hôtel des Postes et Télégraphes à Neuchâtel.

Architectes: MM. *J. Béguin, Alfred Rychner, E. Prince* à Neuchâtel.



Plan du second étage. — Echelle 1 : 400; 2,5 *mm* = 1 *m*.

lation en a été faite par MM. Sulzer frères à Winterthour. Enfin la décoration en staff de la Halle des guichets est l'œuvre de Mr. Ed. Berteault à Genève.

Les autres travaux ascendant à environ 640 000 frs. ont été exécutés à Neuchâtel même ou livrés par des industriels de la ville et du canton.

Les plans et vues de l'Hôtel des postes qui accompagnent ces lignes sont assez complets pour nous dispenser d'entrer dans des détails à leur sujet, nous nous sommes efforcés dans l'élaboration des façades de donner au bâtiment un caractère d'édifice public administratif approprié à sa destination et à son importance comme siège du IVme arrondissement postal.

Jean Béguin — Alfred Rychner — Ernest Prince.

Konkurrenzen.

Concours d'un Hôtel-de-Ville à Lutry.*)

Rapport du Jury.

Le Jury chargé de juger les projets envoyés à Lutry, en concurrence pour la construction d'un Hôtel-de-Ville, s'est réuni le samedi 4 septembre 1897 dans cette ville.

Ce Jury est composé de MM. Juvet, architecte à Genève; Melley, architecte à Lausanne; Brémond, architecte à Genève. M. le Syndic de Lutry prend part aux délibérations avec voix consultative. La séance est ouverte à 10 heures du matin, Salle du Château. Le bureau est formé de M. Juvet, président; M. Brémond, secrétaire.

Dix-huit projets ont été envoyés à l'épreuve.

Après avoir constaté que tous les projets présents sont arrivés en temps utile, le Jury, après lecture du programme, vérifie si chaque concurrent s'est conformé aux conditions du programme pour le nombre des planches du dessin demandées, l'échelle, etc., etc. Le Jury décide de procéder par tours d'élimination et pour cela, après avoir numéroté les projets de 1 à 18, commence une visite attentive de chaque projet. Au premier tour sont éliminés les projets suivants:

No 1 portant comme devise «Une croix dans spirale.»
» 2 » » » «Gugus».
» 3 » » » «Trois cercles concentriques».
» 6 » » » «Major Davel».
» 7 » » » «In vino veritas».
No 10 portant comme devise «Excelsior».
» 11 » » » «Losange aux armes de Lutry».
» 15 » » » «Quand même».
» 16 » » » «Fais ce que dois, advienne ce que pourra.»

Ces projets ont été éliminés pour les raisons suivantes:

No 1. Ce projet, quoique bien composé dans la partie jardin et restaurant, comporte une salle des séances du Conseil municipal qui sert en même temps de scène à la salle de spectacle; cet arrangement n'est pas compatible avec la dignité de cette assemblée. L'entrée et l'escalier de l'hôtel pouvaient être mieux disposés, il en est de même pour la salle à manger dont l'éclairage est défectueux.

No 2. Dans ce projet la grande salle est placée de façon à porter préjudice à l'intérêt principal de l'emplacement qui est le lac, le jardin est sacrifié de ce fait ainsi que la salle à manger.

No 3. Ce projet comporte un plan d'une composition un peu embarrassée, les circulations ne sont pas heureuses, le restaurant pouvant être mieux compris, façades peu bonnes.

No 6. L'auteur de ce projet tout en montrant des qualités appréciables, a, dans son plan, des défectuosités sensibles, le vestibule est mal placé, l'idée d'un jardin couvert n'a pas paru bonne. Dans ce projet il n'a pas été tenu compte de l'inclinaison du terrain.

No 7. Le projet ne tient pas compte des jours du voisin que le programme demandait de respecter. L'entrée de la salle est défectueuse, manque de concordance entre plans et façades.

No 10. Entrée de la salle pas bonne, de même pour l'entrée de l'Hôtel, office mal placé, la salle manque d'éclairage.

No 11. Le café-restaurant devrait être placé près du lac, de ce fait le jardin et la vue du lac sont sacrifiés, le restaurant n'a pas assez d'importance, le projet toutefois mérite des éloges pour l'étude serrée.

No 15. Il manque dans ce projet la pinte demandée au programme, la salle prend trop d'importance, la cour est insuffisante. Les services et W.-C. mal ventilés, le dégagement de l'Hôtel insuffisant, jardin sacrifié à la salle, façades intéressantes mais ne convenant pas au pays.

No 16. Les dégagements sont mal compris, salon obscur et sans air, services obscurs, cuisines trop importantes, accès de la salle malheureux.

Après ce premier tour d'élimination, le Jury procède à une seconde visite des projets qui restent et procède à un second tour d'élimination.

Au second tour sont éliminés les projets:

No 9 portant comme devise «Margot».
» 13 » » » «Armes vaudoises».
» 14 » » » «Triangle dans un cercle».
» 17 » » » «Aux bords du Léman».

*) Voir tome XXX p. 15 et 84.

Les motifs de l'élimination sont les suivants:

No 9. La salle est insuffisante, placée au midi, dégagement trop important pour le deuxième étage, petite salle du Conseil communal pas éclairée, le café-restaurant et la terrasse sont toutefois bien compris.

No 13. Grande salle au midi, chambres à coucher au nord, ceci aurait dû être évité, la salle à manger manque d'éclairage, les détails sont bons.

No 14. La cuisine occupe une place qui pourrait être mieux utilisée, trop d'importance pour la grande salle, caves défectueuses, pas de vestiaire, salle de restaurant trop petite, trop d'escaliers.

No 17. Jardin trop petit, salle mal disposée, dégagement des galeries insuffisant, la petite salle du Conseil communal manque d'éclairage.

Sont restés en présence les projets suivants qui ont paru au jury réunir les meilleures qualités.

No 4 portant comme devise «Treize».
» 5 » » » «Armes de Lutry».
» 8 » » » «Port-Lutry».
» 12 » » » «Lutry».
» 18 » » » «Un pain à cacheter rouge».

A l'unanimité le Jury classe le No 12 (Lutry) en première ligne, comme le projet le mieux compris, composition très bonne pour les plans et façades, détails et rendu très bien.

En seconde ligne il classe le No 4 (Treize), qui tout en étant très bon n'est pas à la hauteur du No 12.

En troisième ligne vient le No 5 (Armes de Lutry), qui a un petit défaut de dégagement de la salle.

Enfin sur la même ligne Nos 18 et 8 (Port-Lutry et Pain à cacheter). Toutefois le Jury déclare le No 18 bien supérieur au point de vue artistique au No 8, ce projet (No 18), qui est charmant de dessin et de rendu, est traité trop en théâtre, et son cube dépasse de beaucoup la somme mise à disposition pour l'édification de ce bâtiment. Le No 8 a paru bon au point de vue pratique et d'exploitation.

En conséquence le Jury décerne les prix suivants:

Premier prix: 750 fr. au projet «Lutry». Auteurs: MM. *Mauerhofer & A. van Dorsser.*

Second prix: 500 fr. au projet «Treize». Auteurs: MM. *Jacq. Regamey* et *Heydel.*

Troisième prix: 350 fr. au projet «Armes de Lutry». Auteurs: MM. *Chessex* et *Ch. Garnier.*

Quatrième prix, ex aequo: 200 fr. au projet «Port-Lutry». Auteur: M. *Louis Privat.*

Quatrième prix, ex aequo: 200 fr. au projet «Pain à cacheter». Auteur: M. *Georges Epitaux.*

Le Jury émet le vœu qu'il ne soit pas fait, à l'avenir, de variantes en plans ou façades, celles-ci portant préjudice à ceux des concurrents qui n'en présentent pas.

Le Jury exprime le désir que l'architecte chargé de l'exécution de l'Hôtel-de-Ville soit tenu de faire un relevé exact des plans, façades, coupes détails intérieurs, de taille, de ferronnerie et menuiseries, de l'ancien édifice avant qu'il ne soit démoli. Il adresse ses félicitations aux concurrents qui tous ont fait preuve de qualités.

Henri Juvet, architecte. *A. Brémond*, architecte. *C. Melley*, architecte.

Erweiterungs- und Umbau des Rathauses in Görlitz (Bd. XXIX S. 162). Es sind 15 Entwürfe eingegangen. Den ersten Preis (4000 M.) haben die Arch. *Schauppmeyer & Helbig* in Bonn erhalten. Der zweite Preis (2500 M.) fiel an die Arch. *Reinhardt & Süssenguth* in Charlottenburg, der dritte Preis (1500 M.) wurde dem Entwurfe von Bauinspektor *Schröder* in Friedrichsberg und Arch. *Kröger* in Wilmersdorf bei Berlin zuerkannt. Zum Ankauf empfohlen ist der Entwurf des Arch. *Heinrich Milk* in Berlin.

Miscellanea.

Das Lüftungssystem Saccardo für Tunnelbauten ist bekanntlich auf Grund der günstigen Versuchsergebnisse im Appeninentunnel von Prachia, auf der Linie Bologna-Lucca, auch für die künstliche Ventilation des Simplon-Tunnels in Aussicht genommen worden*). Ueber die Einzelheiten jener Versuche liegt jetzt seitens des betreffenden Prüfungsauschusses ein Bericht vor, dem bezüglich der Anordnung und Wirkungsweise des Saccardo-Apparates folgendes zu entnehmen ist: Der Tunnel von Prachia ist von Norden nach Süden gerichtet, 2727 *m* lang, eingeleisig, fast durchweg gradlinig und hat eine gleichmässige Steigung von 24 ‰. Der Tunnel wird von vielen und schweren Zügen aufwärts durchfahren und der erforderliche starke Kohlenverbrauch hat eine bedeutende Entwickelung von Verbrennungsprodukten zur Folge. Die äusseren Luftströmungen bringen oft den natürlichen Luftzug des Tunnels ganz ins Stocken, so dass die Verbrennungsprodukte der Lokomotive lange Zeit beinahe bewegungslos im Tunnel verbleiben. Bei dem Versuch mit Saccardos Lüftungssystem entschied man sich zur Aufstellung des Apparates am höher gelegenen, südlichen Ende des Tunnels, um den einzupressenden Luftstrom gegen die aufwärts fahrenden Züge leiten zu können. Ausserhalb der eigentlichen Tunnelstirn wurde in einer Entfernung von 7,10 *m* eine falsche Stirn errichtet und der Raum zwischen beiden zu einer ringförmigen Luftkammer erweitert. Von dieser Kammer gingen zwei konzentrische abgestumpfte Trichterflächen aus, die in den Tunnel hineinreichten und deren Mündungen an die Umgrenzung des Zugprofils geführt waren. Diese Trichter stellen den eigentlichen Einsaugeapparat dar. Führt man nun in die Kammer mittels eines Centrifugalventilators Luft ein, so wird diese aus der Ringkammer in Form eines konvergierenden Stromes in den Tunnel getrieben, ohne dass nach rückwärts Luft entweichen kann. Die hölzerne Luftkammer war mit dem Ventilator durch einen in die Zugangsrampe des Tunnels gelegten Kanal mit gemauertem Boden und Seitenwänden und hölzerner, durch einen Belag von Kolz'schem Cement gedichteter Decke verbunden. Der Ventilator Ser'scher Bauart befand sich in einer Hütte, welche eine, die Luftzufuhr ermöglichende Holzverkleidung hatte, sonst aber gemauert war; er wurde durch die Treibachse einer auf hölzernem Unterbau aufgestellten Lokomotive in Bewegung gesetzt. Die ringförmige Oeffnung des Einblasekörpers, aus welchem der künstliche Luftstrom in den Tunnel trat, hatte einen Flächeninhalt von 4,9 m^2. Die Lüftungsversuche erstreckten sich auf 214 Züge und ergaben u. a. folgende, durch geeignete Messapparate gesammelten Resultate: Bei 70 Umdrehungen des Ventilators wurden 100 m^3 Luft in der Sekunde eingetrieben unter einem Druck von 25,6 *mm* Wassersäule in der Luftkammer und unter Entwickelung einer pneumatischen Leistung von 34,3 P. S., einer effektiven Arbeit von 64,6 P. S. Diese Kraft genügte, um die durch die Züge erzeugte Luftströmung aufzuheben, wenn die Fahrgeschwindigkeit der Züge nicht 5 *m* in der Sekunde überstieg; jedoch konnte ein Umschlag der Luftströme nicht erzielt werden. Als Beispiel diene folgender Versuch, der mit einem unter dreifacher Bespannung aufwärts fahrenden Zuge gemacht wurde. Der Zug hielt nach Zurücklegung von 1500 *m* im Tunnel vier Minuten an, während der Ventilator in Thätigkeit war, der andauernd mit 70 Umdrehungen in der Sekunde arbeitete. Der natürliche, aufwärts gehende, also dem Zuge gleich gerichtete Luftstrom von 2,36 *m*/Sek. Geschwindigkeit erhöhte sich durch die Bewegung des Zuges auf 2,80 *m*, sank dann beim Anhalten desselben auf 1,80 *m*. Sobald der Ventilator in Thätigkeit gesetzt wurde, erfolgte sofort ein Umschlag des Luftstromes, der in einen abwärtsgehenden von fast 3 *m*/Sek. Geschwindigkeit verwandelt wurde; dieser künstliche Luftstrom wurde jedoch durch die Zugbewegung vollständig wieder aufgehoben. Nachdem der Zug den Tunnel verlassen hatte, konnten sofort mit dem Ventilator alle Verbrennungsprodukte entfernt werden. — Der mechanische Leistungskoefficient des Saccardo-Apparates, d. h. das Verhältnis der an der Welle effektiv aufgewandten zu der erzielten pneumatischen Arbeit variierte zwischen 46 und 61 % bei einer Umdrehungszahl des Ventilators von 50 bis 100 in der Sekunde; diese letztere Geschwindigkeit würde die Anwendung von 156 P. S. erfordert haben. Aus den im Tunnel und auf den Plattformen der Lokomotiven vorgenommenen Temperaturbestimmungen und Luftanalysen geht hervor, dass die Anwendung dieses Lüftungssystems, selbst unter den ungünstigsten atmosphärischen Bedingungen ermöglichte, die Temperaturzunahmen im Tunnel auf die Hälfte herabzusetzen, die Feuchtigkeit merklich zu vermindern und gute Atmungsverhältnisse durch eine erhebliche Verringerung des Kohlenoxydgas- und Kohlensäuregehaltes der Luft zu erzielen. Um im Tunnel von Prachia während der 10 Minuten dauernden Durchfahrt der sehr schweren Züge mit doppelter oder dreifacher Bespannung genügend reine Luft zu erhalten, müsste man den Ventilator mit 100—150 P. S., je nach dem mehr oder minder günstigen Zustande der atmosphärischen Verhältnisse arbeiten lassen, während es zur Säuberung des Tunnels vom Rauche nach der Durchfahrt der Züge vollständig genügt, den Ventilator weitere 18 Minuten nur unter 27 P. S. funktionieren zu lassen. Unter *gewöhnlichen* Umständen kann jedoch, wie die Kommission hervorhebt, die für den Ventilator nötige und ausreichende Arbeit weit unter diesen Ziffern gehalten werden; während der Experimente wurde die Geschwindigkeit des Ventilators nie über 70 Umdrehungen, entsprechend einem Aufwand von 60 P. S. gebracht und es konnte trotzdem eine gute Lüftung selbst auf den Plattformen der Nachschublokomotiven festgestellt werden.

*) s. Bd. XXV. S. 21.