

Bericht der Bauleitung über die bisherigen Bauarbeiten an der Chur-Arosa-Bahn

Autor(en): **Bener, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 21

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30817>

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.

INHALT: Bericht der Bauleitung über die bisherigen Bauarbeiten an der Chur-Arosa-Bahn. — Wettbewerb für ein neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne. — Energiebezug für den elektrischen Betrieb der S. B. B. aus eignen oder fremden Kraftwerken. — Miscellanea Mont d'Or-Tunnel. Lage der Schweiz. Bundesbahnen. Ehrung von Prof. Dr. Alfred Werner. Der automatische Rohrabschluss der Löntschwerk-Druckleitung. Schweizer. Binnenschiffahrt. Naturgas zum Betrieb von Motorwagen. Rhätische Bahn. Schweiz. Unfallversicherungsanstalt Luzern. Schweiz. Jahrbuch für Kunst und

Kunstpflege. Regelung der Bodenseewasserstände. Neubau der klinischen Anstalten zu Freiburg i. Br. Schifffahrt auf dem Oberrhein. Verband schweiz. Sekundärbahnen. — Konkurrenzen: Mädchenschule Sitten. Schweiz. Unfallversicherungs-Verwaltungsgebäude Luzern. — Literatur. — Beichtigung. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehem. Studierender: Réunion des G. e. P. de la Suisse romande. Stellenvermittlung.

Tafeln 51 und 52: Vom Ban der Chur-Arosa-Bahn.

Band 62.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 21.

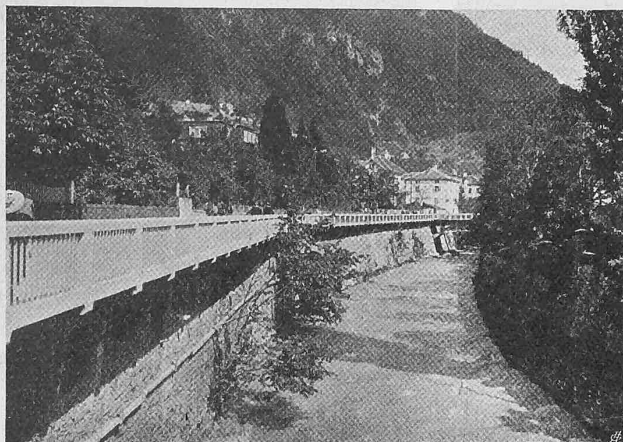


Abb. 1. Ausleger-Trottoir am Plessur-Quai (31. V. 13).



Abb. 2. Portale zum I. und II. Sassal-Tunnel (31. V. 13).

Bericht der Bauleitung über die bisherigen Bauarbeiten an der Chur-Arosa-Bahn.

(Mit Tafeln 51 und 52.)

In Band LX Nr. 20 der Schweiz. Bauzeitung vom 16. November 1912 sind unter Beifügung von Uebersichtskarte und Längenprofil einige generelle Angaben über diese Bahnlinie gemacht worden. Heute kann, der nächsten Jahr erscheinenden allgemeinen Beschreibung vorgreifend, über den Arbeitsfortschritt Nachstehendes berichtet werden.

Das am 14. März 1912 aufgestellte Bauprogramm konnte bis jetzt in allen wichtigen Punkten eingehalten werden. Der konstituierenden Generalversammlung vom 4. Juli 1912 folgten die *Vergebungen*:

- 5. Juli Langwieser-Brücke an Züblin & Cie. in Zürich.
- 18. „ Strecke Sassal-Grosstobel, Los Ib und II an Gebr. Baumann & Stiefenhofer.
- 20. Aug. Strecke Grosstobel-Peistergrenze Los IIIa an Gebr. Baumann & Stiefenhofer.
- 24. „ Station Langwies an die dortige Brückenbaufirma.
- 30. Sept. Strecken Peistergrenze bis Arosa (ohne Langwies) Los IIIb und IV an Müller, Zeerleder & Gobat.
- 30. Okt. drei eiserne Brücken nach Plänen von Thurnherr & Bolliger in Zürich an Bosshard & Cie. in Näfels.

18. Nov. ganzer elektrischer Teil einschliesslich Rollmaterial an Brown, Boveri & Cie. in Baden.

29. „ Abschluss des Strommietevertrages mit d. Stadt Chur.

20. „ Ausschreibung der Hochbaukonkurrenz (Nr. 12, Band LXI der Schweiz. Bauzeitung vom 22. III. 13).

23. Dez. Ratifizierung der Oberbaulieferungsverträge mit Fritz Marti A.-G.

15. Jan. 1913 Vergebung der Oberbauleitung an die Unterbau-Unternehmer.

15. Febr. Vergebung der Stadtstrecke an Caprez & Rossi, Chur.

11. April Vergebung der Steinschlaggalerien an Löhle & Kern, Zürich.

6. und 28. Juli und 4. September Vergebung der hauptsächlichsten Hochbauarbeiten unter der Bauleitung der Architekten *Meier & Arter*, Zürich, *A. Rocco* in Arosa und *O. Manz* in Chur.

Als Bauführer der Chur-Arosa-Bahn amten die Ingenieure *Rovida* in Chur, *Biveroni* in Castiel, *Lanzi* in St. Peter und *Bindschädler* in Arosa.

Vom 17. September bis 8. November 1912 wurden die Haupttunnels von Los I (455 m) durchschlagen. Vom 6. November 1912 bis 25. Februar 1913 folgten die Tunneldurchschläge der Lose II und III (1575 m) und im Juni 1913 waren mit dem Durchschlag eines letzten kleinen Tunnels

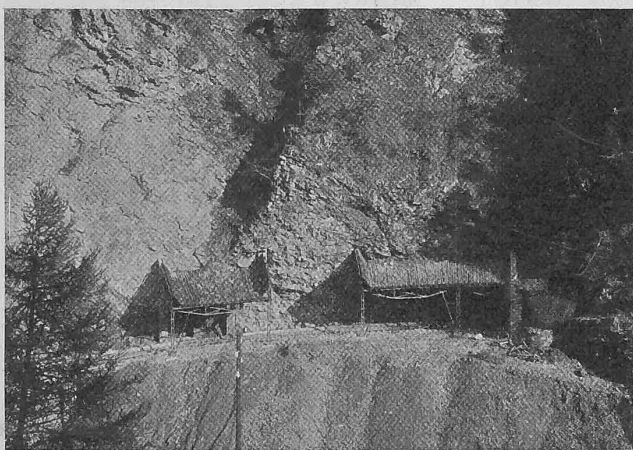


Abb. 3. Steinschlag-Galerien bei Sassal (7. X. 13).

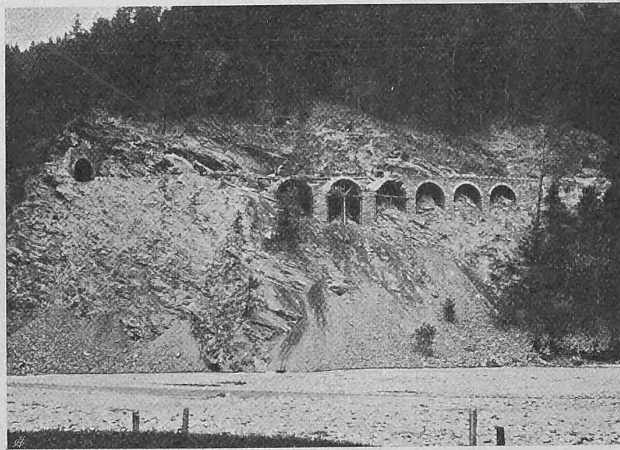


Abb. 4. Meiersboden-Tunnel und Lehen-Viadukt (1. VII. 13).

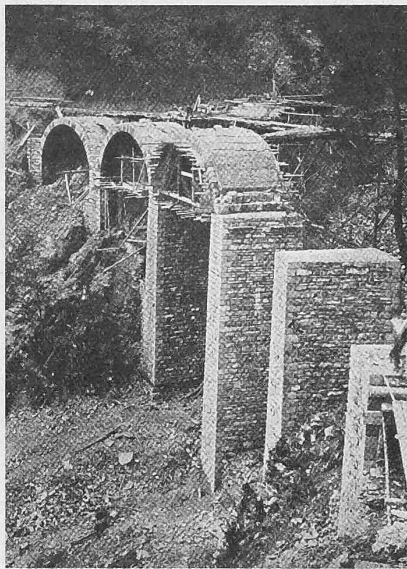
Abb. 5. Stützmauer Km. 3⁸³¹/₉₁₅ (30. VI. 13).

Abb. 6. Schmalztobel-Viadukt (30. VI. 13).

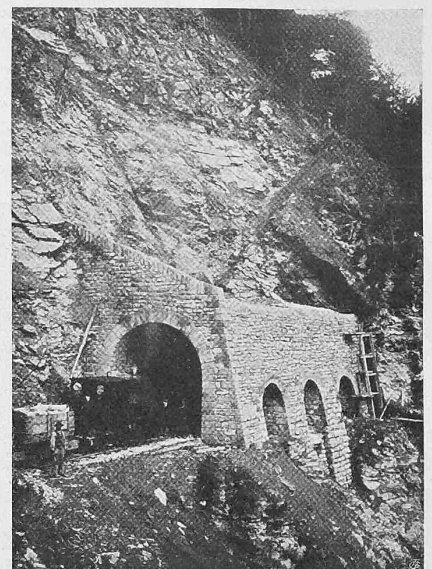


Abb. 7. Gitzstein-Tunnel (7. X. 13).

auf Los I und dem des 290 m langen Arosertunnels alle Stollen aufgeschlossen. Die geologischen Voraussetzungen trafen überall zu, mit Ausnahme des Arosertunnels, in dem statt des erwarteten Gneisfelsens blaue, lehmige Moräne und verwitterter Serpentin angefahren wurden. Die so sehr gefürchteten ungeheuren Moränen, in die vielerorts tiefe Runsen eingegraben sind, zeigten sich in dem überaus nassen Sommer 1913 als ganz brauchbarer Baugrund, auf den man viel sicherer fundieren konnte, als z. B. auf den Bergschutt der Hänge unterhalb der Ortschaft Maladers.

Von den 44 Widerlager- und Pfeilerfundamenten des Loses Ib konnten 38 auf Fels fundiert werden, wobei allerdings Tiefen bis zu 11 m unter dem gewachsenen Boden erreicht werden mussten. Die Bilder 1 bis 7 geben einen Begriff von der Mannigfaltigkeit der Brückenkonstruktionen und der Schwierigkeit des Lehenbaues dieses Loses. Das auf Abbildung 1 dargestellte Auslegertrottoir aus Eisenbeton längs der von der Bahn in Chur benützten Strasse am Plessurquai ist von der Firma Gebr. Caprez in Chur erstellt worden und hat sowohl praktisch als auch ästhetisch sehr befriedigt. Das auf Abbildung 5 sichtbare Widerlager der eisernen Dorfbach-Brücke von 24 m Lichtweite ist an der talseitigen Ecke 10,2 m unter dem gewachsenen Boden auf

Felsen fundiert. Grösste Vorsicht erforderte der Eingang des 148 m langen Spundetschatunnels, der auf 53 m wenig standfesten Bergschutt durchfährt, bevor der Bündnerschiefer angeschnitten wird. Das bergseitige Widerlager musste hier streckenweise armiert, das talseitige auf 1,20 m im Zentrum und 2,18 m im Fundament verstärkt werden, zudem musste eine Sohlenverspannung einbetoniert werden. Die Baufortschritte auf Los Ia (Caprez & Rossi) und Ib (Gebr. Baumann & Stiefenhofer) waren so erfreulich, dass schon mit der Oberbaulage begonnen werden konnte und die Fertiglegung derselben noch diesen Herbst möglich sein dürfte. Los II beginnt bei Km. 5,9 mit dem ansehnlichen Calfreiser-Viadukt (Abbildung 8), dessen zwei Hauptöffnungen von 25 und 18 m aus Betonsteinen gemauert und dessen vier Nebenöffnungen von 12 und 6 m aus Stampfbeton mit Stirnkranz aus Betonsteinen erstellt sind. Die Pfeiler der Hauptöffnung stehen auf Fels und haben aus Mangel an Bausteinen einen Stampfbetonkern mit Bruchsteinverkleidung erhalten. Besondere Sorgfalt wurde hier wie bei allen andern Hauptobjekten auf die Gewölbeabdeckung verwendet. Die Gewölbe sind mit dem Isolierstoff Mamuth I der Elsässischen Emulsions-Werke abgedeckt und der glatte Innenverputz der Stirnmauern ist mit Asphalt-Emulsion der

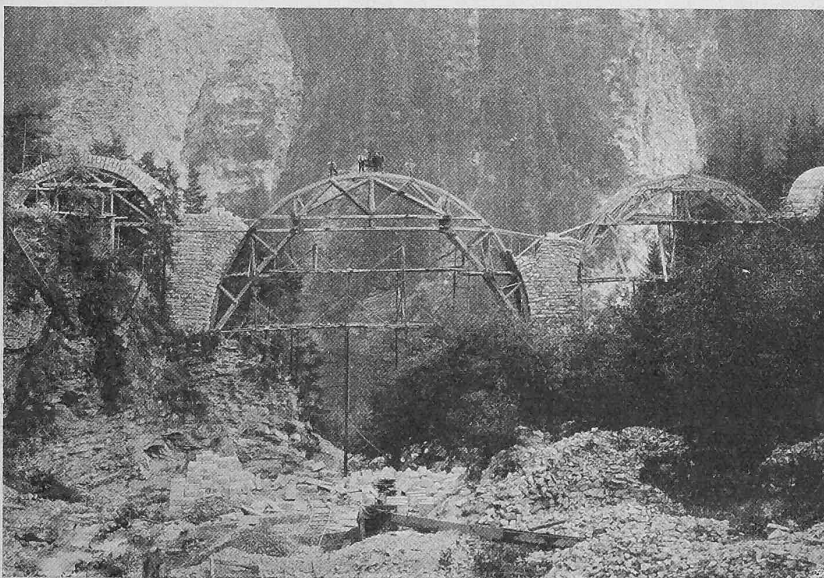


Abb. 8. Lehrgerüst des Calfreiser-Viadukts, Betonquader-Herstellung.

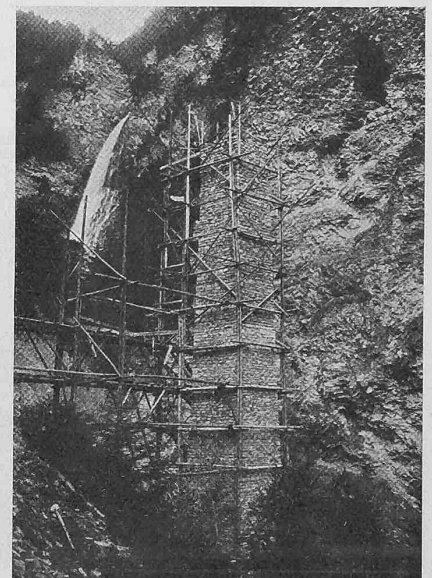


Abb. 9. Castieler-Viadukt u. Tunnel (8. VII. 13).

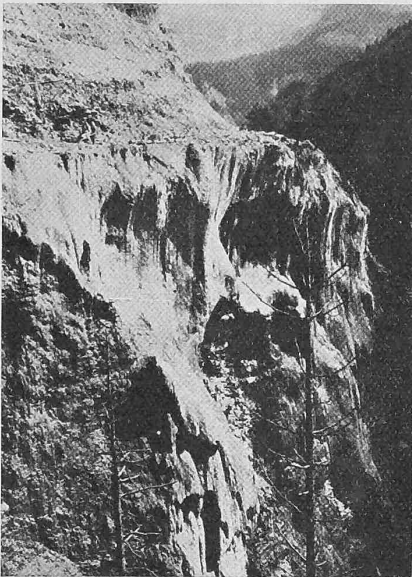


Abb. 10. Tuffsteinwand b. Lüen (31. VIII. 13).

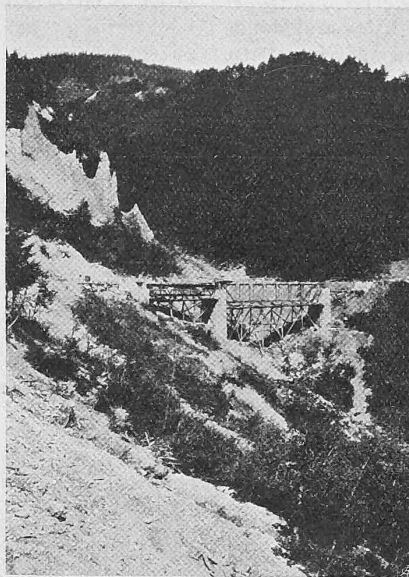


Abb. 12. Gross-Tobel-Brücke (31. VIII. 13).

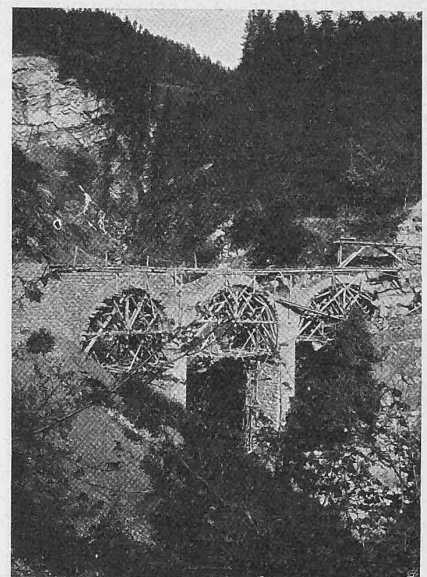


Abb. 14. Gufertobel-Viadukt (5. X. 13).

gleichen Fabrik überstrichen. Der Calfreiser-Viadukt ist bis auf die Deckplatten und Nacharbeiten fertig erstellt.

Der 53 m hohe, aus drei Öffnungen von 25 m bestehende Castieler-Viadukt (Abbildung 9 und Tafel 51 unten) ist die bedeutendste steinerne Brücke der Linie und passt mit seinen massiv-wuchtigen Formen ausgezeichnet in den grandiosen Felskessel des Castieler-Tobels hinein. Die tiefen Fundationen von Widerlager I und Pfeiler I in dem lockern Bergschutt verursachten mehr Schwierigkeiten als das Aufsetzen und Aufmauern des grossen Pfeilers sowie des vogelnestartigen Widerlagers II auf den gewachsenen Felsen am Tunnelportal. Das überaus leichte Laufgerüst und die praktische Konstruktion der Lehrbogen haben sich gut bewährt. Pfeiler und Gewölbe sind gleich erstellt wie am Calfreiser-Viadukt, die drei Gewölbe wurden am 6. September begonnen und am 4. Oktober geschlossen. Auf die Durchfahrung des S-förmigen 250 m langen Bärenfallentunnels, dessen Stollenausbruch wegen dem an seinem untern Portal anschliessenden Castieler Brückenbau (Abbildung 9) grösstenteils in der 60 ‰ Steigung aufwärts geschafft werden musste, folgt eine etwa 2 km lange Strecke, die so arm an guten Bausteinen ist, dass nicht nur die Viadukte, sondern auch Stütz- und Futtermauern grössten-

teils in Stampfbeton ausgeführt werden mussten. Nach Ueberschreitung einer interessanten Tuffsteinwand (Abb. 10) kreuzt die Bahn bei Km. 8,1 die neue Druckleitung des städtischen Kraftwerkes auf einem als Leitungsfixpunkt ausgebildeten Betonklotz. Erst nach dem 400 m langen Umgehungstunnel des grossen Lüener-Rutsches bessern sich die Gesteinsverhältnisse. Am Glasaurertobel (Abb. 11) wird der Bündnerschiefer kompakt wie bei St. Peter und zeigt hie und da prächtige Gesteinsfalten.

Gleich nach dem 378 m langen „Sandgrind“-Tunnel beginnen die gewaltigen Moränen, die bis Langwies auf einer 7 km langen Baustrecke nur an zwei Orten brauchbaren Felsen zutage treten lassen. Glücklicherweise ist die Moräne so sprenghart und standfest, dass gefahrlos auf sie gebaut werden durfte. Von 75 Widerlager- und Pfeilerfundamenten dieser Strecke stehen nur 10 auf Felsen, 51 in Moräne und 14 in Bergschutt. Im Grosstobel (Abb. 12) und im Frauentobel mussten aus Fundamentierungs- und andern Rücksichten eiserne Brücken von 12 bis 48 m Spannweite eingesetzt werden. Im Lochbächli- (Abb. 13) und Gufertobel-Viadukt (Abb. 14) mit ihren vier bzw. drei Öffnungen zu 15 m kommt der Typus dieser vielen Lehnviadukte des Loses III und ihrer Bauart zur Darstellung.

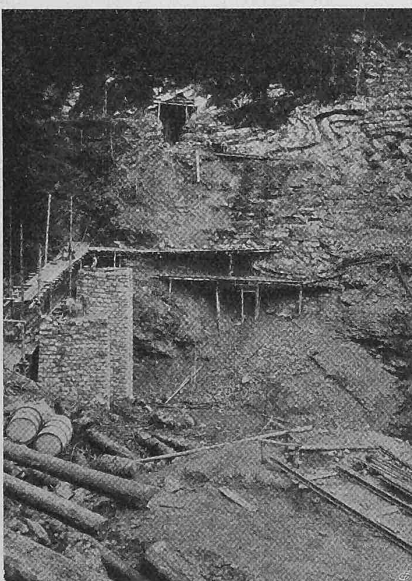


Abb. 11. Glasaurer-Viad. u. Tunnel (7. VII. 13).

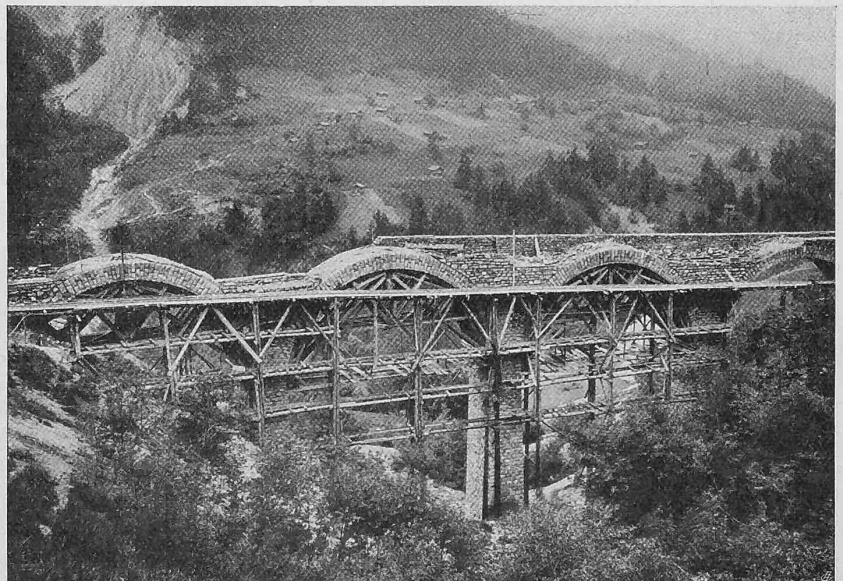


Abb. 13. Lochbächli-Viadukt mit Dienststeg (6. VII. 1913).

Der Bausteinmangel und der sehr schwierige Transport langer Gurtungsstücke einerseits, sowie der Kies- und Sandreichtum (Abbildung 15) andererseits drängten zwischen Peist und Langwies-Rüti geradezu zum Eisenbetonbau. Leicht

geschritten wurde. Am 27. Juni begann die Fundamentbetonierung; am 6. Juli (Abbildung 16) war noch wenig zu sehen, am 26. August ist dann das Gerüst, das Gerüstbauer Coray aus dem Lehrgerüstholz der Halenbrücke bei

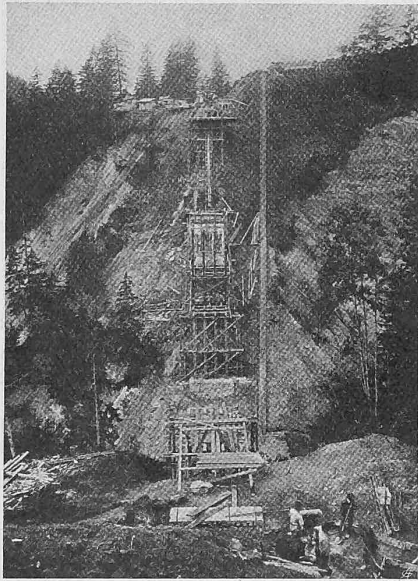


Abb. 16. Gerüst im Bau (6. VII. 13)

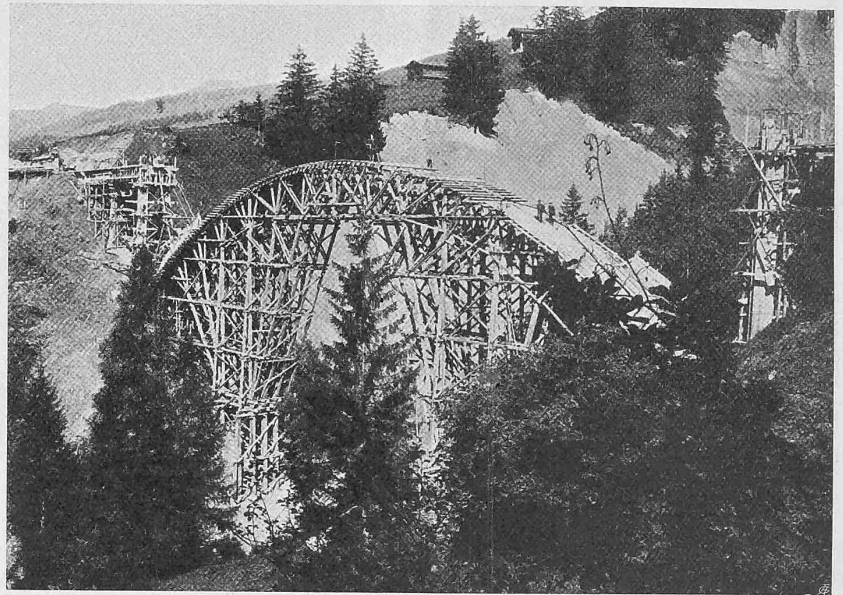


Abb. 17. Fertiges Lehrgerüst zum Gründjetobel-Viadukt (31. VIII. 13).

wurde uns der Schritt indessen nicht gemacht. Bauleitung und Unternehmung nahmen sowohl dem Eisenbahn-Departement als auch der Bahngesellschaft gegenüber die ganze Verantwortung auf sich und kein objektiv Urteilender wird es der Bauleitung verargen, dass sie unter solchen Umständen diese ganz abnormale Vergabung nicht nach den Grundsätzen einer allgemeinen Konkurrenz, sondern in persönlichem Vertrauen auf die Unternehmer befürwortete. Bis heute haben wir dieses, für das Haupt-Brückenobjekt der Bahn der Firma Züblin & Cie. geschenkte Vertrauen noch nicht in einem einzigen Punkte zu bereuen gehabt.

Nicht die grosse Langwieser Brücke, aber doch ein ansehnliches Objekt, nämlich die sogenannte *Gründjetobel-Brücke* vor Langwies, bei Km. 16,4, ist nach einer Konkurrenz, in der die Projekte von Züblin & Cie. und von Ingenieur J. Bolliger als gleich gut und jedenfalls empfehlenswerter als die eingereichten Eisenkonstruktionen befunden worden waren, an die Firma Müller, Zeerleder & Gobat, die mit J. Bolliger & Favre & Cie. arbeiten wollte, vergeben worden. Infolge nachträglicher Projektänderung konnten die Ausführungspläne erst am 21. Juni 1913 genehmigt werden, worauf mit aller Energie zur Ausführung

Bern gemacht hat, vollendet worden (Abbildung 17) und am 15. September konnte der grosse Bogen von 86 m Stützweite geschlossen werden (Tafel 51, oben). Im Gegensatz zum Langwieser-Viadukt ist der eingespannte Bogen des Gründjetobel-Viadukts mehr gegossen als gestampft worden. Da die Fachleute über die Vor- und Nachteile beider Betonierungsarten nicht gleicher Meinung sind, werden die weiteren Beobachtungen an den genannten zwei Objekten der Chur-Arosa-Bahn für die Abklärung dieser Frage nicht uninteressant sein. Die ganze Gründjetobel-Brücke von rund 145 m Länge und 46 m Höhe bietet wohl die eleganteste Lösung der Ueberschreitung dieser geologisch sehr jungen Erosionsfurche.

Der grosse *Langwieser-Viadukt* von 287 m Totallänge, einem Mittelbogen von 100 m Stützweite, bzw. 96 m Lichtweite und 62 m Höhe, den die Firma Züblin & Cie. in Zürich erstellt, ist bisher das bedeutendste Eisenbetonbauwerk der Schweiz (Abb. 18 bis 21 sowie Tafel 52). Der Bau ist in musterhafter Weise organisiert und bis jetzt auch durchgeführt worden, trotzdem die Fundamentierungen namentlich in der Halde gegen Arosa zu viel bedeutendere Schwierigkeiten verursachten als die Unternehmung erwartet hatte. So mussten z. B. die dortigen drei Nebenpfeiler und das Widerlager mit Spannriegeln auf die grosse Bogenfundierung, die auf Felsen und sprengharter Mo-

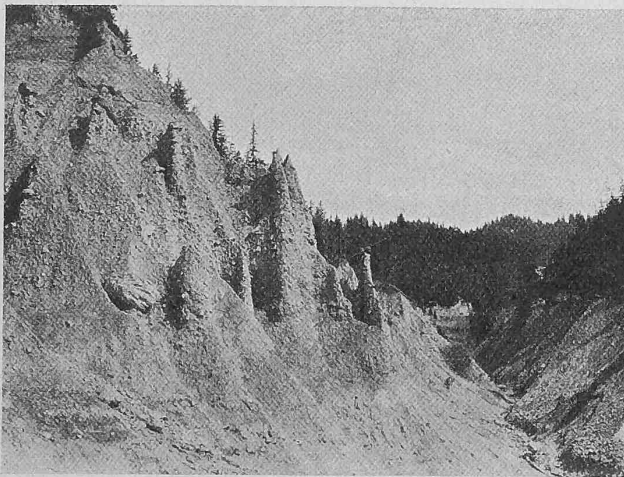


Abb. 15. Erosions-Kegel im Gründje-Tobel (3. VII. 13).

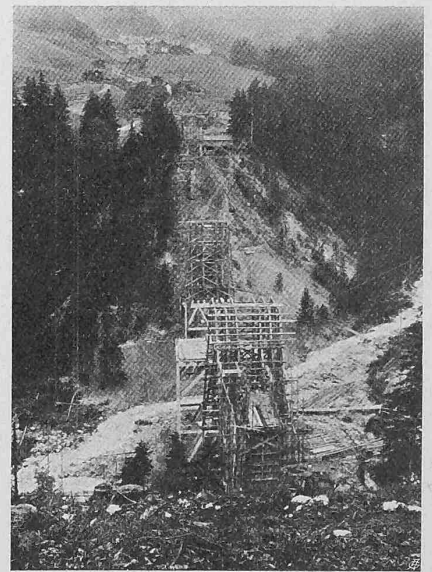
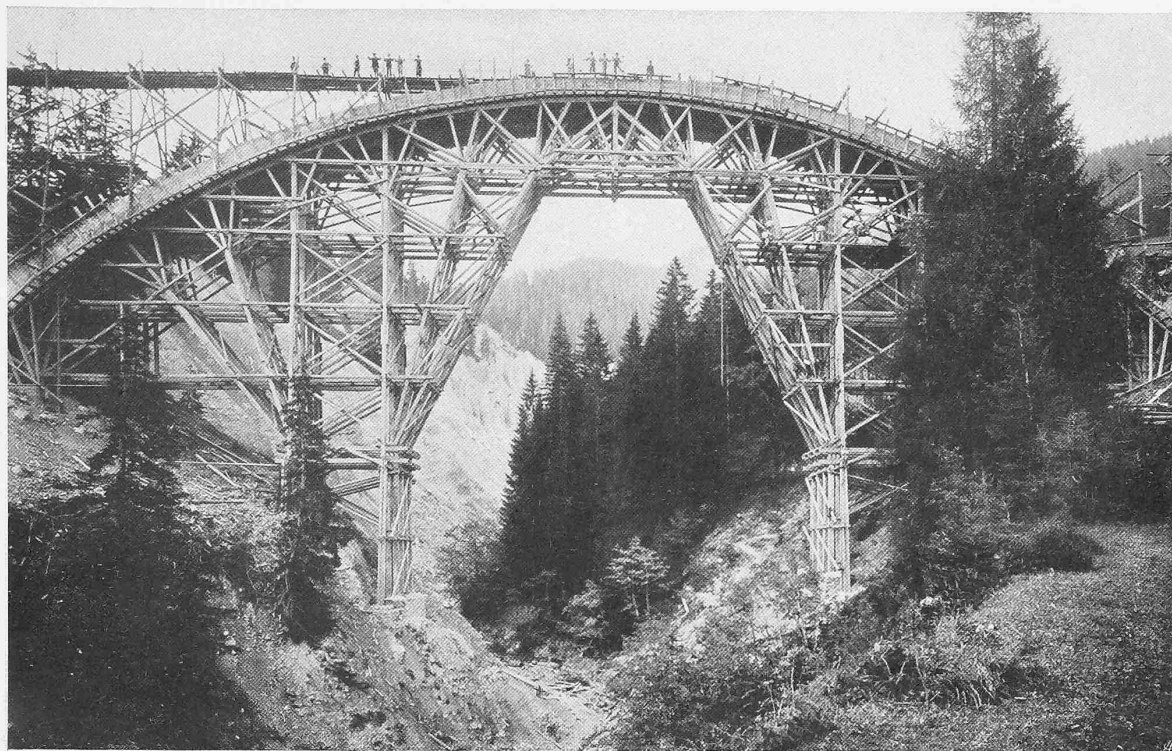
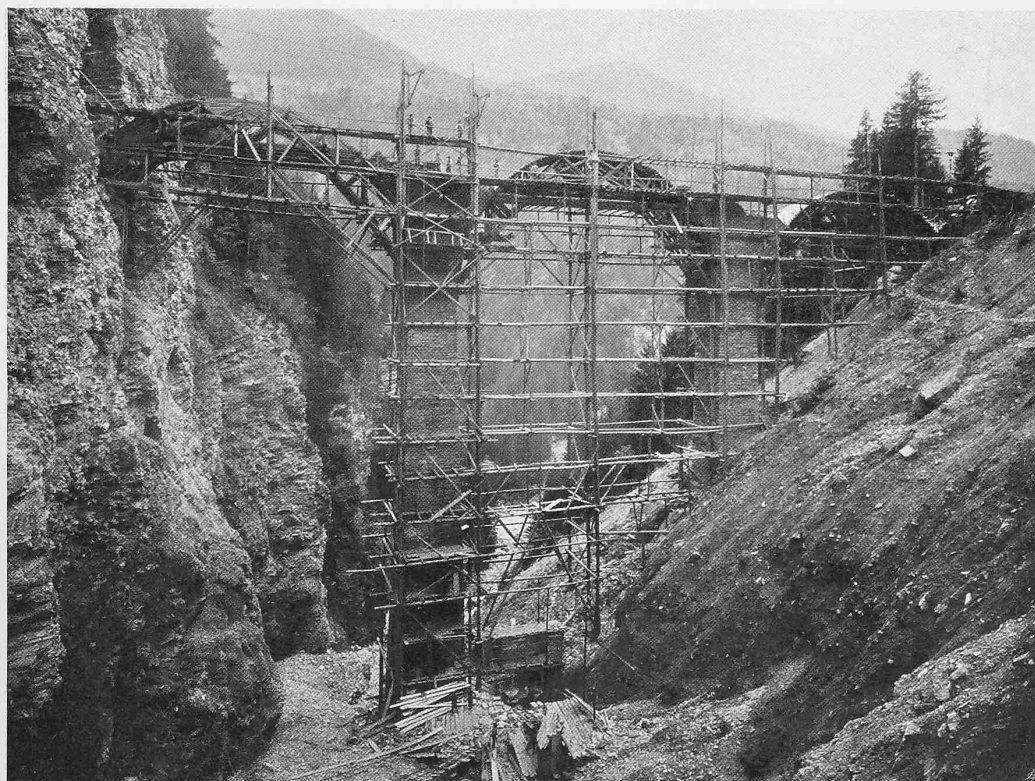


Abb. 20. Blick auf Langwies über die Baustelle des grossen Viadukts (6. VII. 13).

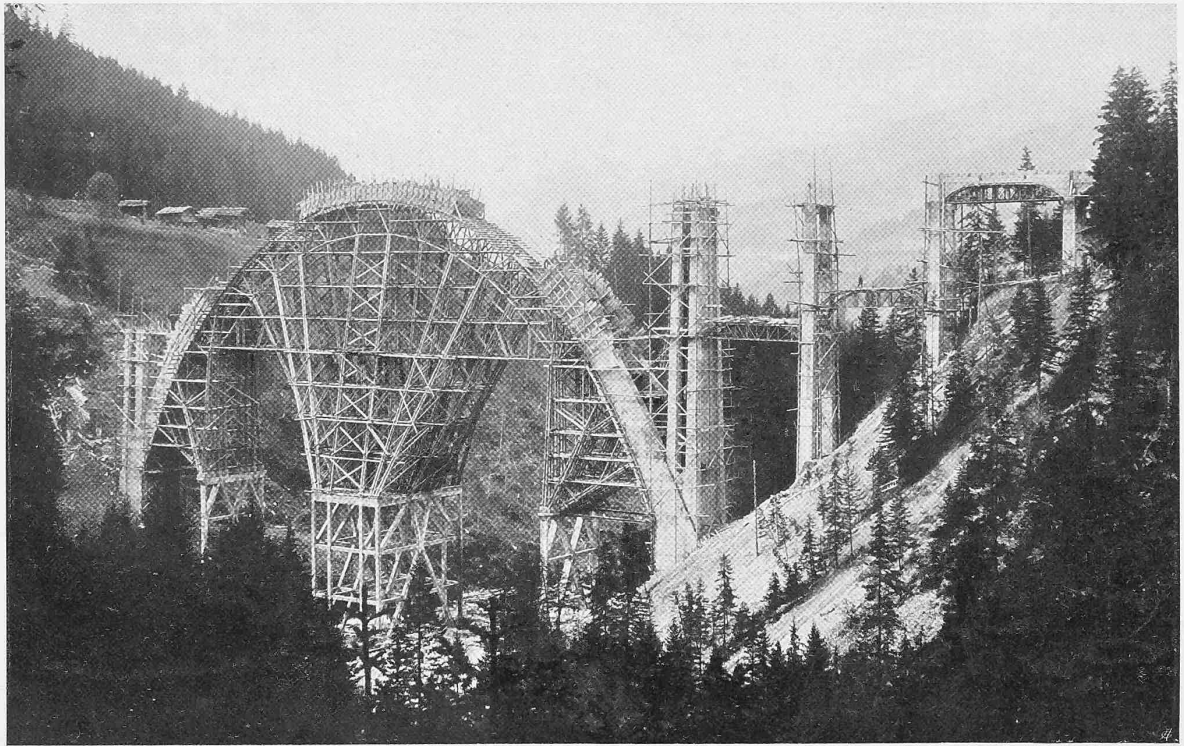


Oben: Gründjetobel-Viadukt, Stützweite 86 m

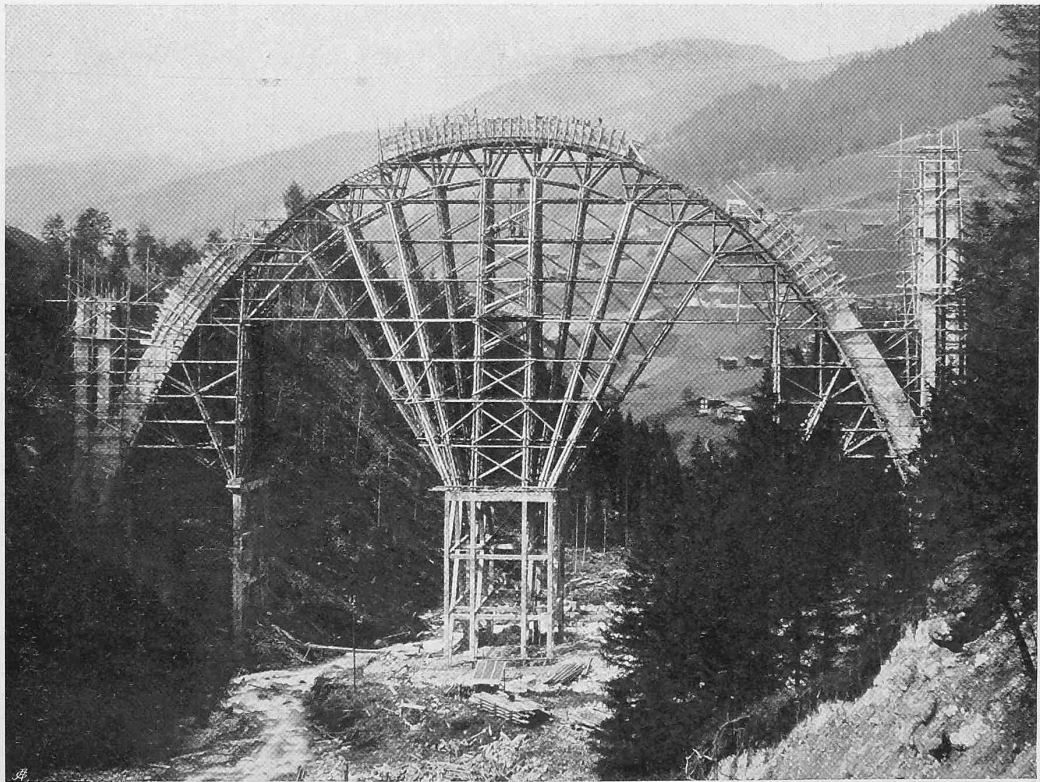
Unten: Der Castieler-Viadukt, 3 Bogen zu 25 m



Vom Bau der Chur-Arosa-Bahn



Eisenbetonbau Ed. Züblin & Cie., Zürich und Basel — Holzgerüst R. Coray in Trins, Stützweite 100 m



Vom Bau des Langwieser-Viadukts der Chur-Arosa-Bahn

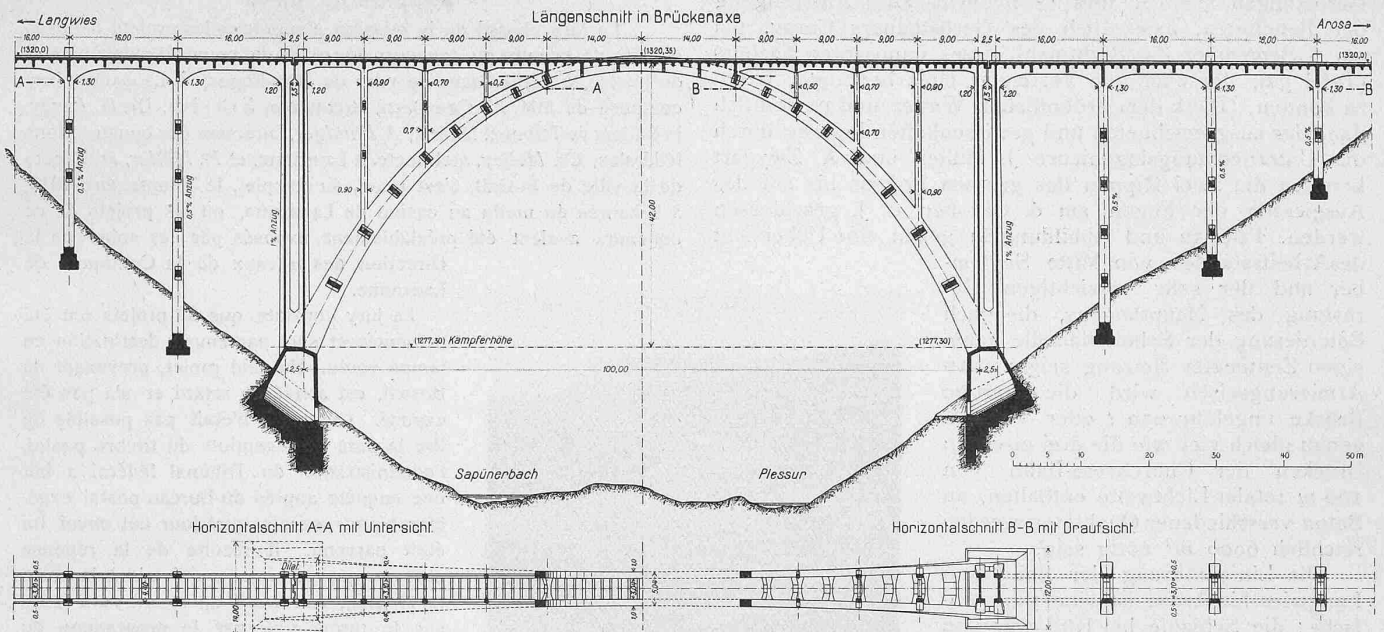


Abb. 18. Längsschnitt, Horizontalschnitte, Draufsicht und Untersicht des Langwieser-Viadukts. — Masstab 1 : 1000.

räne möglich war, abgestützt werden. In der Schlussbeschreibung der Bahnbauten und wohl auch in einer Alles umfassenden Veröffentlichung der Unternehmer werden die Hauptbauwerke der Linie später eingehender behandelt, sodass heute die nötigsten Ergänzungen zu den Bildern genügen können. Die sehr früh einsetzende Kälte des Vorjahres (erster Frost am 7. Oktober 1912) erlaubte nur noch die dringendsten Fundierungsarbeiten an den Widerlagern des grossen Bogens und an den Gerüstfüssen, die bis auf rund 22 m über Wasserspiegel ebenfalls aus armiertem Beton errichtet worden sind. Noch am 6. Juli 1913 (Abb. 19 und 20) war herzlich wenig von der Brücke und deren



Abb. 19. Eisenbeton-Mittelpfeiler und -Seitenjoche mit teilweise aufgesetztem Holzgerüst zum Langwieser-Viadukt (6. VII. 13).

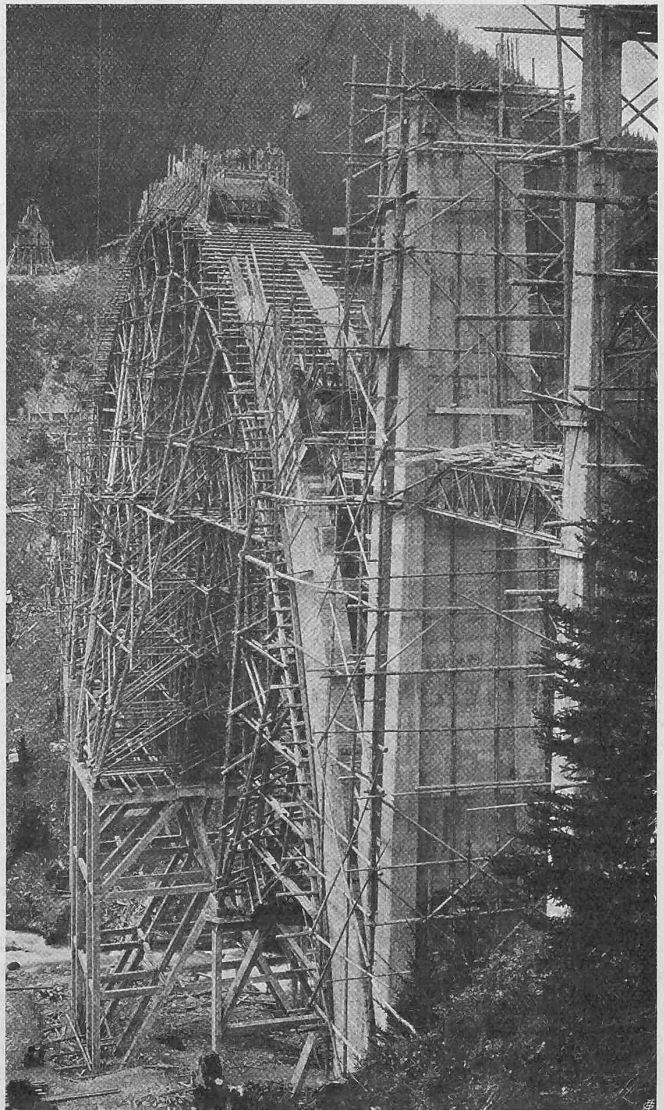


Abb. 21. Baustelle des Langwieser-Viadukts, Blick gegen Seite Arosa, Betonieren der Bogenrippen mittels Hängebahnen.

Gerüstungen sichtbar und es bedurfte aller Anstrengung der Beteiligten, namentlich des Gerüstbauers Coray, um am 6. September das Richtmahl dieses imposanten Fächers (Tafel 52), der über 700 Festmeter Holz benötigte, feiern zu können. Dank dem ordentlichen Wetter und namentlich dank der ausgezeichneten und gewissenhaften Leitung durch die Unternehmungingenieure J. Müller und A. Zwygart konnten die zwei Rippen des grossen Bogens bis auf das Ausgiessen der Fugen am 6. Oktober d. J. geschlossen werden. Tafel 52 und Abbildung 21 geben eine Uebersicht des Arbeitsstandes von Mitte September und der sehr vorsichtigen Gerüstung des Hauptbogens, die nach Betonierung der Scheitellamelle kaum einen Zentimeter Setzung zeigte. An Armierungseisen wird die fertige Brücke ungefähr 250 t oder ziemlich genau gleich viel wie die drei eisernen Brücken der Chur-Arosa-Bahn von 166 m totaler Lichtweite enthalten, an Beton verschiedener Qualitäten werden reichlich 6000 m³ nötig sein.

Die Linienführung der Bahn von Langwies bis Arosa ist eine sehr einfache; die Schlaufe bei Rütli war von der Natur den projektierenden Ingenieuren geradezu aufgezwungen. Da die Unternehmung an allfälligen Bauersparnissen bedeutend interessiert ist, wurden auf dieser Strecke durch äusserst vorteilhafte Vorschläge von Ingenieur Gobat der Firma Müller, Zeerleder & Gobat namentlich an Stütz- und Futtermauern grosse Minderausgaben erzielt. Ob das von Arosener Interessenten der Bauleitung vorgeschriebene Schlusstück mit dem 290 m langen, sehr teuren Arosertunnel zweckmässiger war als das technisch einfachere und viel billigere Schwarzseeprojekt, wird erst die spätere Entwicklung von Arosa beweisen können. Unbestritten gehört die jetzige Station Arosa am Obersee (Abbildung 22) landschaftlich zu den allerschönsten Bahnstationen der Schweiz.

Die photographischen Aufnahmen zu den diesen Bericht begleitenden Abbildungen stammen, soweit sie datiert sind, von Ingenieur Rovida, Abbildung 15 von Dr. Arbenz, die übrigen von Photograph Reinhardt in Chur.

G. Bener.

Wettbewerb für ein neues Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.

I.

Wir haben bereits am 13. und 20. September d. J. auf den Seiten 154 und 167 dieses Bandes über das allgemein mit Spannung erwartete Ergebnis dieses Wettbewerbs berichtet. Seither konnten uns das ausführliche Gutachten des Preisgerichts und endlich in den letzten Tagen auch die Pläne der preisgekrönten Entwürfe von der Direktion der Eidgenössischen Bauten eingesandt werden. Indem wir dieser für ihre entgegenkommenden Bemühungen bestens danken, beeilen wir uns mit der Veröffentlichung der prämierten Arbeiten sowie des Gutachtens zu beginnen und bringen heute die Entwürfe des I. und II. Preises, d. h. die Arbeiten der Herren Prince & Béguin in Neuenburg und Bridler & Völki in Winterthur zur Darstellung. Die Entwürfe des III., IV. und V. Preises, der Architekten Alfred Olivet und Alexander Camoletti in Genf, Jean Grob in Zürich und M. J. Austermaier in Lausanne, sowie den Schluss des Gutachtens werden in der nächsten Nummer folgen. Letzteres geben wir mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Angelegenheit trotz seiner Länge ungekürzt wieder.



Abb. 22. Bahnhof Arosa (31. VIII. 13).

Rapport du Jury.

Le jury chargé de la mission d'apprécier les projets déposés ensuite de la mise au concours des plans du nouveau palais fédéral de justice, à édifier dans le parc de Mon-Repos, à Lausanne, jury composé de MM. M. Camoletti, architecte, à Genève, Dr. G. Favey, Président de Tribunal fédéral, A. Flükiger, Directeur des constructions fédérales, Ch. Melley, architecte, à Lausanne, et M. Müller, architecte de la ville de St-Gall, s'est réuni, au complet, le 3 septembre 1913, à 9 heures du matin au casino de Lausanne, où les projets de ce concours avaient été préalablement exposés par les soins de la Direction des travaux de la Commune de Lausanne.

Le jury constate que 83 projets ont été présentés et sont parvenus à destination en temps voulu. Un seul projet, provenant de Boswil, est arrivé en retard et n'a pas été exposé. Comme il n'était pas possible de lire la date de réception du timbre postal, l'administration du Tribunal fédéral a fait une enquête auprès du Bureau postal expéditeur pour savoir quel jour cet envoi lui était parvenu. Il résulte de la réponse obtenue que ce projet a été mis à la poste le 17 août, soit avec un retard de 2 jours sur le terme fixé par le programme du concours. Ce projet a été retourné, non décacheté à son expéditeur.

Ces opérations préliminaires étant terminées, le jury constate qu'il a à se prononcer sur la valeur des 83 projets suivants:

1. Liberté; 2. Devise Liberté et Patrie;
3. Quousque Tandem; 4. Für Recht und Wahrheit; 5. Lex A; 6. Nur eine Skizze;
7. Architecture nationale; 8. Bon jour;
9. Le droit; 10. Aréopage; 11. Sempach;
12. Jure Recuante; 13. Medusa; 14. Mi-Etê;
15. Alea jacta est; 16. —; 17. Gaius; 18. Dans le parc; 19. Quo vadis; 20. Le droit; 21. La Patrie; 22. Mutatis, Mutandis, 23. Salomon; 24. Motto Liberté et Patrie; 25. Salus publica suprema Lex; 26. Tell; 27. Cadi; 28. Sobre et rationnel; 29. Aeternum Vale;
30. Ad Themis; 31. Dura Lex sed Lex; 32. Sévère; 33. Juro; 34. Sans déblais; 35. Serto; 36. Verité; 37. Mai 1974; 38. Lex (lettres brunes); 39. La justice n'est pas de ce monde; 40. Mercure; 41. Pour la justice; 42. Eos; 43. Motto-Godille; 44. Sub lege libertas; 45. Plaidoyer; 46. Acropolis; 47. Ne jugez point afin que vous ne soyez point jugés; 48. Droit et justice; 49. Musis et Patriæ; 50. P. Y. F.; 51. Le Monument; 52. Piranesi; 53. Bonne chance; 54. Dent du midi; 55. Justitia; 56. Roulez tambours; 57. Mon Repos; 58. La Tour; 59. Salomon; 60. Periclès; 61. MDCCCXIII; 62. Diane; 63. Justice; 64. Le Cœur; 65. Die Probe; 66. Naissance; 67. Decet; 68. Lex (lettres non teintées); 69. Forum Supremum; 70. Egalité; 71. Gladium; 72. Hall Central; 73. Lex 1913; 74. Favorit; 75. Jus; 76. Motto Jus; 77. Etoile d'or; 78. La Horizontale; 79. Motto A; 80. Patrie; 81. Eurythmie; 82. Léman; 83. Sans Souci; 84. Dernière instance.

Le No 16 avait été attribué par erreur à une partie du No. 33. Il n'y a donc bien ainsi que 83 projets présentés et reçus.

Le jury consacre la matinée à la visite individuelle de l'exposition.

Il est ensuite procédé à un premier tour d'élimination destiné à écarter d'emblée les projets insuffisants comme étude, ou ne répondant manifestement pas aux exigences du programme, ainsi que ceux qui présentent des dispositions fâcheuses et inadmissibles, soit comme distribution, soit comme caractère architectural. Les projets éliminés de ce chef portent les numéros suivants: Nos 3, 4, 5, 6, 9, 12, 13, 18, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 41, 47, 48, 49, 50, 56, 58, 59, 60, 63, 64, 66, 70, 71, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 81, 83. Au total 38 projets.

Dans l'impossibilité de faire une critique détaillée des 45 projets restants, le jury décide de procéder à un nouveau tour d'élimination en serrant davantage les données du programme, spécialement en ce qui concerne l'utilisation du terrain, les accès, les convenances comme distribution et caractère architectural, l'orientation des locaux, soit avant, soit après l'agrandissement, et le prix de revient.