

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 23

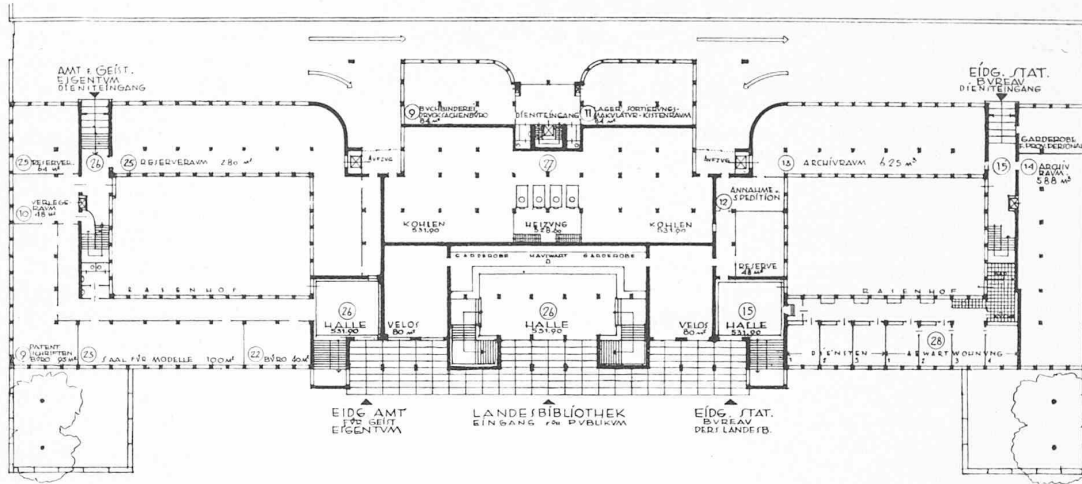
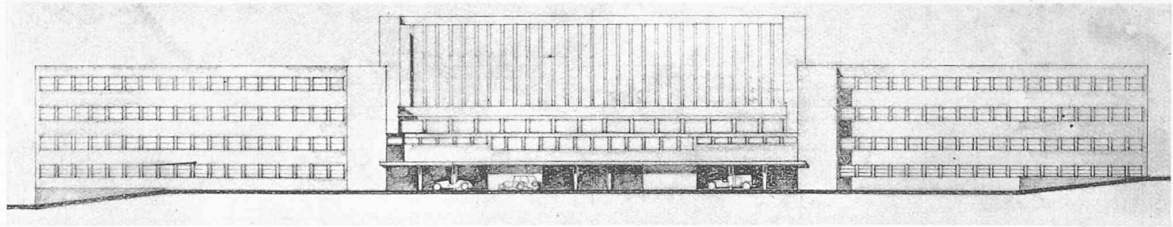
PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.



1. Rang, Entwurf Nr. 74. Architekten Alfr. & E. L. Oeschger, Zürich.
Untergeschoss und Südfront 1 : 800. — Lageplan 1 : 3000.

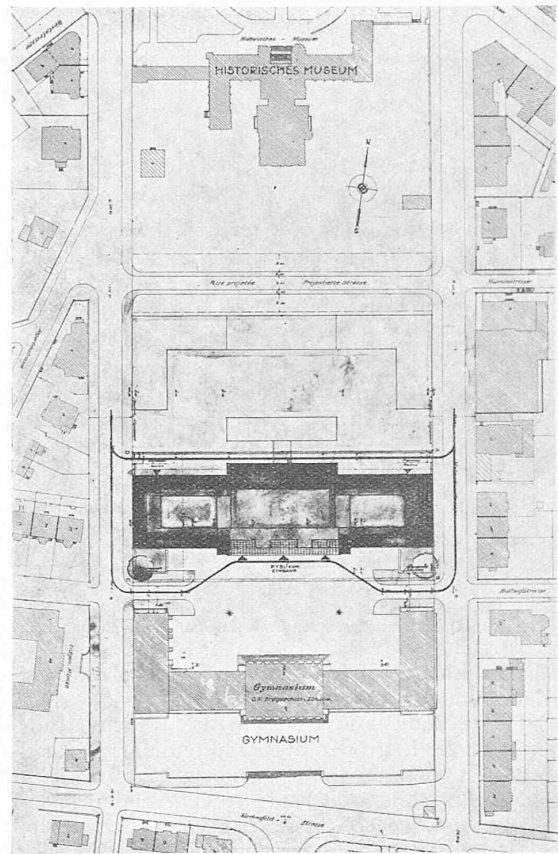
Gehäuse untergebracht, das nach aussen öl- und staubfrei abgeschlossen werden kann. Sie werden von einer Umlaufpumpe dauernd und reichlich geschmiert. Der ganze Block kann mit den Rahmenblechen verschraubt werden, sodass die Einfügung von Versteifungs- und Zwischenblechen sich erübrigt. Dieser Verschaltungsblock kann sowohl für Innen- als auch für Aussenrahmen-Lokomotiven und für alle Spurweiten verwendet werden. Diese universelle Verwendbarkeit des Antriebssystems hat dem Einzelantrieb den Namen „Universal-Antrieb“ eingebracht.

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik hat in ihren Werkstätten die Antriebe nach allen Richtungen und unter Leistung ausprobiert.

Die Lokomotive besitzt am einen Ende ein sogenanntes Java-Drehgestell, wie es in Band 89 (26. März 1927) der „S. B. Z.“ beschrieben worden ist (Abbildung 6), während das andere Maschinenende sich auf ein Winterthur-Drehgestell stützt, das mit einer Spezial-Rückstellfederung ausgerüstet ist (vergl. Abb. 2 auf S. 175 in Bd. 89). Dieses Drehgestell hat sich besonders bei den dort kurz beschriebenen Schnellzuglokomotiven der Paris-Orléans-Bahn vorzüglich bewährt.

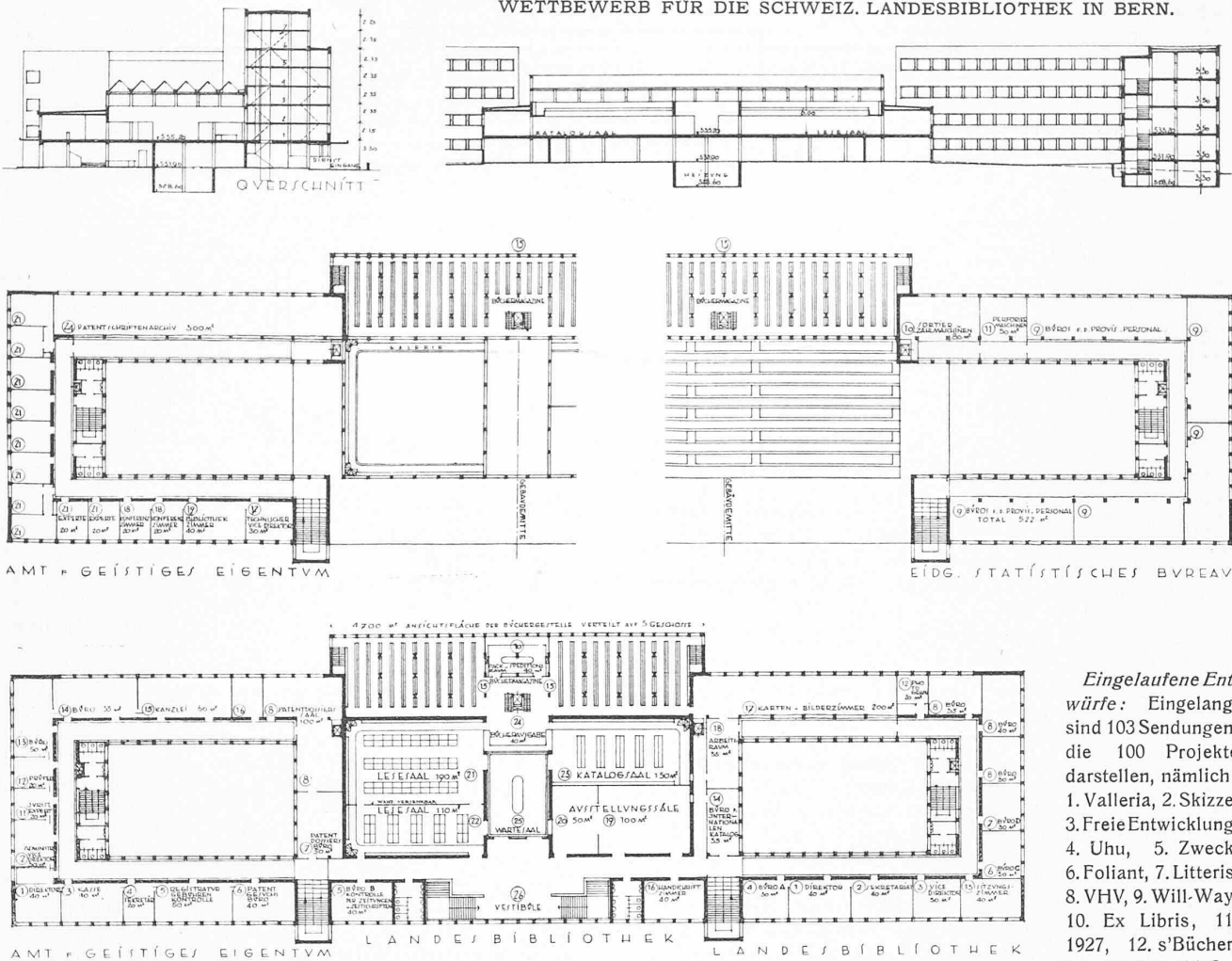
Wettbewerb für die Schweiz. Landesbibliothek in Bern.

Wie aus nebenstehendem Lageplan zu erkennen, bildet der Baublock der Schweiz. Landesbibliothek ein weiteres Glied in der Ueberbauung des mittlern Teils des Kirchenfeldes hinter dem auf die Axe der Kirchenfeldbrücke ausgerichteten Historischen Museum. Ueber die generelle Aufteilung des Geländes und seine Verwendung für öffentliche Gebäude war vor fünf Jahren schon ein Wettbewerb veranstaltet worden, dessen Ergebnisse in der „S. B. Z.“ Band 81 (Februar/März 1923) zur Darstellung gelangt sind; es sei darauf verwiesen. Als südlichsten Baublock erbauten zunächst die Architekten Widmer & Daxelhofer das städtische Gymnasium, das in nebenstehendem Plan, wie im Fliegerbild auf Seite 299 zu erkennen ist.



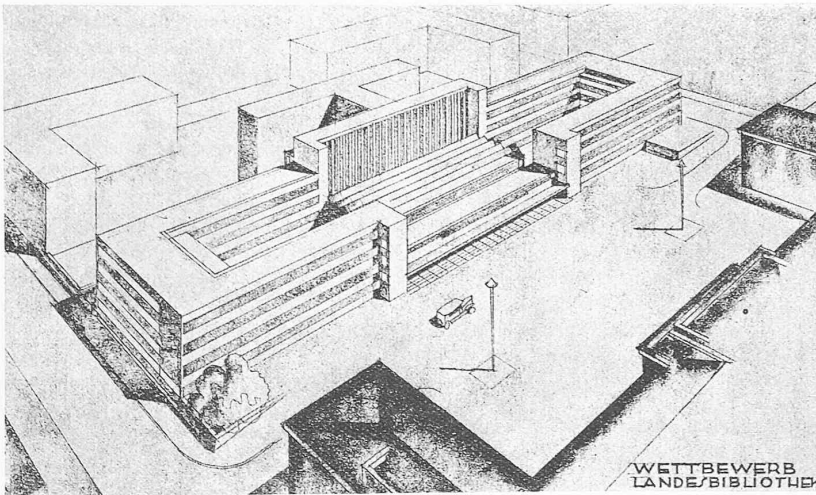
Zum Verständnis der Pläne des vorliegenden Wettbewerbs sei noch daran erinnert, dass das neue Gebäude nicht nur die Landesbibliothek, sondern auch, in den Seitenflügeln, das Eidg. Amt für geistiges Eigentum (Patentamt) einerseits, und das Eidg. statistische Bureau andererseits zu beherbergen hat. Da es sich hierbei um drei Betriebe handelt, die zwar in ihrem Bedürfnis nach grossen

WETTBEWERB FÜR DIE SCHWEIZ. LANDESBIBLIOTHEK IN BERN.



Grundrisse vom Hauptgeschoss, I. und II. Stock und Schnitte. — Masstab 1 : 800.

Eingelaufene Entwürfe: Eingelangt sind 103 Sendungen, die 100 Projekte darstellen, nämlich: 1. Valleria, 2. Skizze, 3. Freie Entwicklung, 4. Uhu, 5. Zweck, 6. Foliant, 7. Litteris, 8. VHV, 9. Will-Way, 10. Ex Libris, 11. 1927, 12. s'Bücherhaus, 13. Eule, 14. Gutenberg (I), 15. Stern, 16. Anpassen, 17. 3B



1. Rang (4000 Fr.). Entwurf Nr. 74. — Fliegerbild aus Südwest. Verfasser Alfred & E. L. Oeschger, Architekten, Zürich.

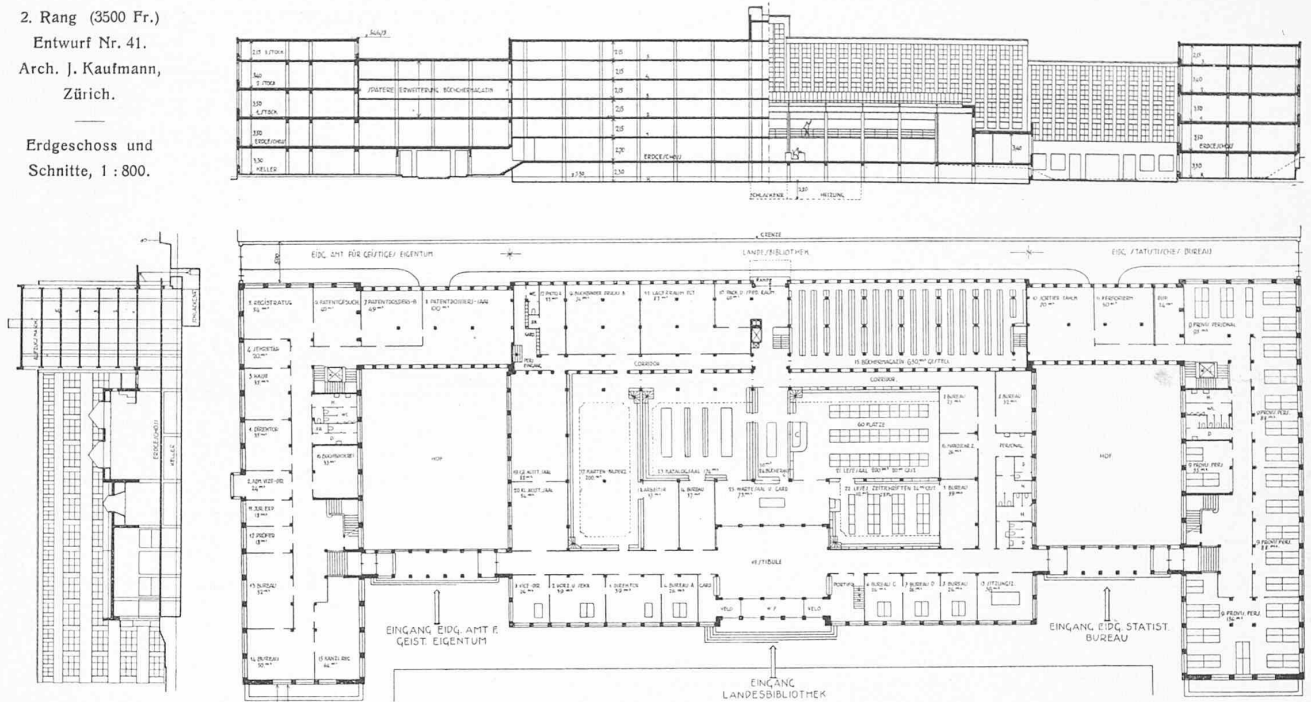
Archivräumen einander verwandt, dagegen in ihrer Organisation völlig getrennt und unabhängig sind, lassen sie sich wohl zu einer baulichen Einheit zusammenfassen, sofern, wie aus den Plänen ersichtlich, für eigene Eingänge und selbständige innere Organisation gesorgt wird. Nach dieser kurzen Orientierung über die Bauaufgabe lassen wir den üblichen Auszug aus dem Jurybericht folgen:

18. Trio, 19. Zeitgeist, 20. Incunabulum, 21. Lotisa, 22. Libris, 23. Boubi, 24. Bagedanke, 25. Ex Libris, 26. Gutenberg (II), 27. Polygon, 28. Luftig, 29. Eidgenössische Bauten, 30. Biblio, 31. Einheit, 32. Bücher- und Bürohaus, 33. Forum, 34. Kristall, 35. Verwaltungsbaute, 36. Licht und Schatten, 37. Vergrößerung im Gebäudekubus enthalten, 38. Instruction, 39. Helvetica, 40. Buch zeichnen, 41. Mac Allan, 42. Platzraum, 43. Schlicht, 44. Ries, 45. 1291, 46. Einheit, 47. Pro Libris, 48. Gutenberg (III), 49. Mat, 50. Schwarz-rot, 51. Bücherwart, 52. Veritas, 53. Livre, 54. Mehr Sonne, Bücherwurm, 55. Pegase, 56. L.B., 57. Zeitgeist, 58. Papyrus, 59. Ex Libris, 60. Dreiteilung, 61. Ex Libris, 62. Gutenberg (IV), 64. Conveyor, 65. An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen, 66. Ex Libris, 67. Bücherspeicher, 68. Jä gäll, so geit's, 69. Si qua fata sinant, 70. Le Livre, 71. Ohne Luxus, 72. Gemma, 74. Programm, 75. 11³/₄, 76. Helvetica, 77. L. L. L., 78. Tek, 79. Haller, 80. Zwilling, 81. Beton und Eisen, 82. Umwandlung und Erweiterung, 83. Aufbau, 84. Gleichklang, 85. Zévir, 86. Rampe, 87. B.N., 88. Tempora mutantur, 89. Drehscheibe, 90. Axe, 91. Ordnung, 92. Ruhige Massen, 93. Hermann Escher, 94. Licht und Luft, 95. Zentraler Eingang, 96. Pabista, 97. A. B. C., 98. Seitenlicht, 99. Bücherwurm, 101. Art et Béton, 102. Mutz, 103. Gäng fürsü.

Vorprüfung der Entwürfe. Sämtliche Projekte sind vor der Beurteilung durch das Preisgericht von den Organen der Eidgen. Baudirektion auf ihre Uebereinstimmung mit den Bedingungen des

2. Rang (3500 Fr.)

Entwurf Nr. 41.

Arch. J. Kaufmann,
Zürich.Erdgeschoss und
Schnitte, 1 : 800.

Programmes geprüft worden. Das Ergebnis dieser Vorprüfung wurde den Preisrichtern mitgeteilt. — Das Projekt Nr. 64 ist vor dem Zusammentritt des Preisgerichts vom Verfasser zurückverlangt worden, da es unvollständig sei. — Die Projekte waren in der Wandelhalle des Parlamentsgebäudes ausgestellt. Nach einem ersten orientierenden Rundgang durch die Ausstellung besichtigten die Preisrichter den auf dem Kirchenfeld gelegenen Bauplatz.

Beurteilung der Entwürfe. Die individuelle Prüfung der 99 Projekte nimmt anderthalb Tage in Anspruch. Das Preisgericht beschliesst, die Beurteilung nach folgenden Gesichtspunkten vorzunehmen: 1. Situation und Zugänge. 2. Allgemeine Disposition: a) Anordnung der drei Verwaltungsdienste und Gruppierung der Räume; b) Eingänge und Verkehr; c) Belichtung. 3. Rauminhalt. 4. Architektur. Unter „Architektur“ ist die baukünstlerische Erfassung des Problems in räumlicher und plastischer Hinsicht, und mit Bezug auf Erfüllung der praktischen und technischen Erfordernisse verstanden.

Im ersten Rundgang werden die ungenügenden oder die eine mangelhafte allgemeine Disposition aufweisenden Projekte ausgeschieden. Es sind dies: Nr. 1, 4, 5, 7, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 35, 36, 37, 40, 42, 43, 44, 46, 50, 51, 53, 56, 58, 59, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 77, 78, 79, 80, 82, 84, 85, 88, 89, 91, 92, 93, 95, 96, 97, 99, 101, 102, 103, zusammen 59 Projekte.

Beim zweiten Rundgang werden die Entwürfe ausgeschieden, denen einzelne der nachbezeichneten Mängel anhaften: programmwidrige Anordnung der Räume; mangelhafte Situation oder Ueberschreitung des Bauplatzes; ungünstige Gruppierung; unvorteilhafte Verbindungen innerhalb der einzelnen Dienstabteilungen und ungünstige Verkehrsmöglichkeiten im Gebäudeinnern; unzweckmässige Anordnung der Eingänge; ungenügende Belichtung der Räume; zu grosser Rauminhalt; unbefriedigende Gestaltung der Fassaden. Es kommen in Wegfall die Projekte Nr.: 2, 6, 8, 9, 11, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 30, 34, 38, 39, 45, 47, 48, 49, 52, 54, 55, 57, 60, 61, 66, 76, 81, 90, 94, 98, zusammen 31 Projekte.

Vor der dritten Ausscheidung besichtigt das Preisgericht nochmals sämtliche Entwürfe. Doch wird keines der in den beiden Rundgängen ausgeschlossenen Projekte in Wiedererwägung gezogen.

Im dritten Rundgang werden noch ausgeschieden:

Nr. 3 „Freie Entwicklung“. Situationsplan der Bibliothek annehmbar, allgemeiner Bebauungsvorschlag unbefriedigend. Verbindungen zwischen den beiden Gebäudeflügeln fehlen, was im Hinblick auf die künftige Erweiterung der Bibliothek zu beanstanden ist. Die Eingänge sind ungünstig disponiert. Die Belichtung ist im allgemeinen gut. Rauminhalt normal. Architektur uninteressant.

Nr. 86 „Rampe“. Wegen Nichterfüllung von wichtigen bibliothekstechnischen Erfordernissen, besonders wegen der Anordnung der

Büchermagazine unter dem Hauptgeschoss, ist der Entwurf als nicht annehmbar zu bezeichnen. Rampen und Wasserbecken auf der Südseite beanspruchen zu viel Platz. Garagen sind entbehrlich. Gestaltung der Fassaden originell, doch eher einer „Public Library“ nach englischem oder amerikanischem Muster, als einer wissenschaftlichen Bibliothek angemessen.

Es verbleiben *in engerer Wahl* die Entwürfe Nr. 31, 32, 41, 62, 74, 83 und 87.

Nr. 74 „Programm“. Situierung der Bibliothek, abgesehen vom geplanten Erweiterungsbau, befriedigend. Die Raumanordnung gut, doch sind die Bureaux im Erdgeschoss etwas zu weit von den Publikumsräumen entfernt. Die Disposition der Eingänge ist verkehrstechnisch gut. In den oberen Geschossen fehlt die Verbindung zwischen den beiden Flügeln, was im Hinblick auf die spätere Erweiterung der Bibliothek nicht wünschenswert ist. Die vorgesehene Belichtung der Lesesäle mit Sheddächern gibt zu Bedenken Anlass. Rauminhalt (48 400 m³) gering. Der Verfasser hat sich mit Geschick bemüht, die Fassaden aus der Organisation des Baues heraus folgerichtig zu entwickeln.

Nr. 41 „Mac Allan“. Das Bibliothekgebäude ist zwar gut situirt, die vorgesehene Ueberbauung gegen Norden jedoch unbefriedigend. Die allgemeine Raumanordnung ist nicht ungünstig, wenngleich das Statistische Bureau unbefriedigend disponiert ist; die Höhenunterschiede in den Geschossen sind für den zukünftigen Ausbau der Bibliothek nachteilig, die zerstreute Anordnung der Büchermagazine ungünstig. Belichtung im allgemeinen gut, jedoch ist die Anordnung von Bureaux unter Oberlicht nicht empfehlenswert. Kubikinhalt mit 54 000 m³ normal. Die Fassaden bringen die Zweckbestimmung zum Ausdruck. (Schluss folgt.)

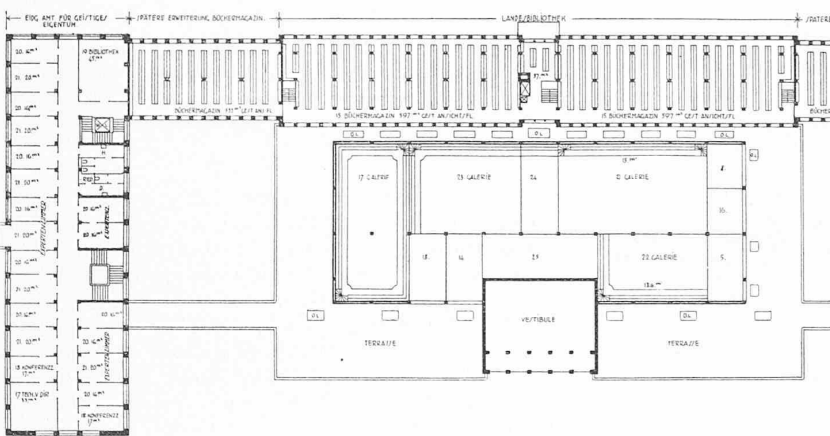
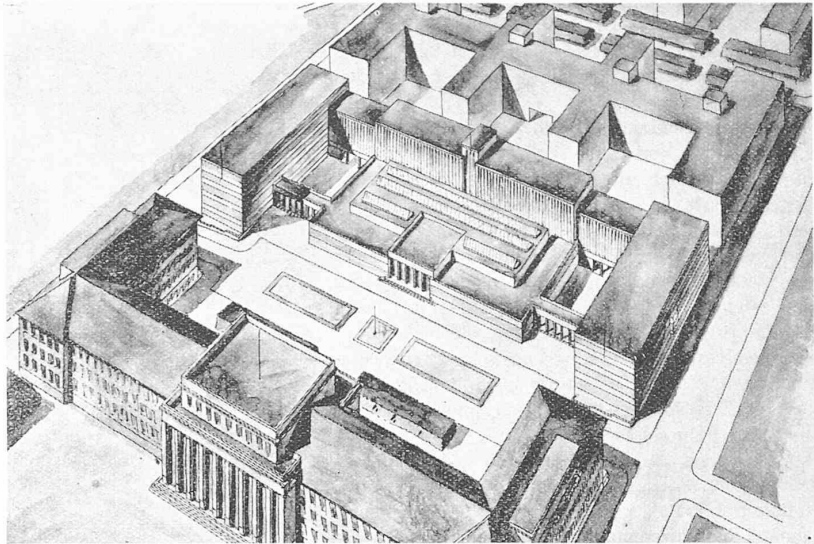
Die meterspurigen Alpenbahnen der Schweiz.

Von E. LASSUEUR, Winterthur.

Neben den normalspurigen Staats- und Privatbahnen bestehen in der Schweiz eine Anzahl meterspuriger Stich- und Verbindungsbahnen. Von diesen sollen im folgenden nur die ins Auge gefasst werden, deren Lage eine gegenseitige Ergänzung ermöglicht und die als ununterbrochenes und selbständiges Netz, neben den Hauptlinien, sich wirtschaftlich behaupten können. Diese Linien, die die zentralen und die südöstlichen Gebiete unseres Landes näher interessieren, bilden zusammen das Netz der *meterspurigen Alpenbahnen*. Sie bestehen aus fünf Gruppen, deren Aehnlichkeit nicht nur in der geographischen Natur der erschlossenen Gebiete und des zu bewältigenden Verkehrs liegt, sondern auch durch die technische Einheit des Rollmaterials bedingt ist. Vom betriebstechnischen Stand-

LANDESBIBLIOTHEK IN BERN

2. Rang, Entwurf Nr. 41. Arch. J. Kaufmann, Zürich.
II. Stock, darunter I. Stock. — Masstab 1:800.



Fliegerbild aus Südost; im Vordergrund das neue Gymnasium-Gebäude.

sich davon zu überzeugen, dass mit der Verbindung zwischen Gletsch und Disentis die Anschlussmöglichkeiten nicht erschöpft sind, und dass es u. a. genügen würde, mit einer 9 km langen meterspurigen Talbahn *Visp* und *Brig* zu verbinden, um auch die *Visp-Zermatt-Bahn* an die *Furka-Oberalp-Rhätischen Linien* anzuschliessen. Obschon auf den ersten Blick die Wirtschaftlichkeit einer dritten Linie, parallel zur doppelspurigen Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen und zu einer guten Autostrasse, fraglich erscheinen mag, wird eine nähere Erörterung der Frage die wichtigsten erwartenden Vorteile dieser Schmalspur Verbindung ins Licht rücken, nämlich:

punkte aus jedoch müssen wir zwischen den gewöhnlichen Reibungs- und den gemischten Reibungs- und Zahnradbahnen unterscheiden.

Gegenwärtig noch einzeln betrieben, umfassen diese Gruppen:

1. Die Rhätische Bahn (Rh. B., 277 km) mit der Bernina-Bahn (B. B. 71 km);
2. Die gemischte Bahn, ehemals Brig-Furka-Disentis, jetzt „Furka-Oberalpbahn“ (F. O., 100 km), mit der Abzweigung Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn, 4 km);
3. Die gemischte Bahn Visp-Zermatt (V. Z., 36 km);
4. Die Brünig-Bahn der S. B. B. (Interlaken-Meiringen-Luzern, 82 km), gemischt zwischen Meiringen und Giswil;
5. Die (gemischten) Berner Oberland-Bahnen (Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald, 24 km),

also insgesamt 594 km, wovon 407 km Reibungsbahnen und 187 km gemischte Reibungs- und Zahnradbahnen (vergl. Netz Karte S. 300).

Die im Jahre 1926 fertiggestellte Teilstrecke Gletsch-Disentis bedeutet die Verwirklichung der meterspurigen Verbindungsbahn von Brig bis zu den Toren Oesterreichs durchs Engadin und nach dem Veltlin über die Bernina, während die glückliche Initiative, die Linien Visp-Zermatt, Furka-Oberalp und Göschenen-Andermatt unter gemeinsame Leitung zu stellen, bereits erfreuliche Ergebnisse gezeitigt hat. Seit der Betriebseröffnung der durchgehenden Strecke sind direkte Wagen zwischen Brig und St. Moritz in Dienst gestellt worden, während unter Zusammenarbeit der Rh. B. mit der F. O.-Bahn mit Weitblick aufgestellte Fahrpläne jetzt schon ermöglichen, im Sommer (der zunächst allein in Betracht kommt), die Strecke Brig-St. Moritz oder umgekehrt, ohne nennenswerten Zeitverlust in den Zwischenstationen, in 9 bis 10 Stunden zu durchfahren, und dies trotz der mehrfach zu überwindenden grossen Höhenunterschiede. Bereits ist auch ein direkter Wagendienst zwischen Brig und Chur und jedenfalls auch zwischen Göschenen und Brig (bezw. Chur) für 1928 vorgesehen.

*

Ein Blick auf die umstehende Netz Karte, auf der die meterspurigen Alpenbahnlinien hervorgehoben worden sind, genügt, um

1. Schaffung einer direkten Verbindung der grossen Touristenzentren des Wallis mit denen des Engadin; Möglichkeit, direkte Wagen von Zermatt nach St. Moritz und sogar weiter in Dienst zu stellen, und zwar durch Gegenden, die von einem Ende der Strecke bis zum andern unvergleichliche landschaftliche Reize bieten.

2. Vermeidung des zweimaligen Zugwechsels in Brig und in Visp innerhalb weniger Minuten. Befreiung von den S. B. B.-Verbindungen für diese Strecke, und vor allem Vermeidung der für den Reisenden so lästigen Zeitverluste, die sich aus der Unvollkommenheit der Fahrpläne ergeben, namentlich wenn internationale Schnellzüge zu benutzen sind, deren Verspätung unter Umständen sich über Stunden erstrecken kann. — Befreiung der S. B. B. von für sie unerwünschten Schnellzughalten in Visp.

3. Möglichkeit rascher Verbindungen schon ab Göschenen, um den Reisenden aus Basel, Zürich und der Zentralschweiz zu ermöglichen, auf dem kürzesten und reizvollsten Wege Zermatt zu erreichen.

4. Bessere Ausnutzung der Lokomotiven oder Motorwagen und des Rollmaterials, da kein Hindernis mehr bestünde, bei Bedarf Fahrzeuge in kurzer Zeit von einer Linie auf die andere zu schaffen und die nämliche Lokomotive von Disentis oder Göschenen bis nach Zermatt oder umgekehrt durchfahren zu lassen. Durch Zentralisierung in Brig würde der Betriebs- und Traktionsdienst für die ganze gemischte Bahn von Zermatt nach Disentis bedeutend erleichtert.

Der Verwirklichung des erläuterten Programmes stellt sich also in technischer Hinsicht kein Hindernis entgegen, da ausser der Spurweite auch die Zug- und Stossvorrichtungen, die Vakuum-Bremseleitungen und Apparate (Clayton-Hardy) und vor allem die zweilamellige Abt'sche Zahnstange auf beiden Teilstrecken genau gleich sind. Das nämliche gilt für die Fahrzeuge der Rh. B., die jetzt schon bis Brig fahren, während andererseits jene der F. O.-Bahn bis St. Moritz verkehren. Einzig die Lokomotiven der Rh. B. können nicht über Disentis hinaus benutzt werden, während, auch unter normalen