Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **8/9 (1878)**

Heft 25

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**

INHALT. — Zwei Honorarfragen. — Das neue Aufnahmsgebäude in Chur, von Architect Bœsch in St. Gallen. Mit einer Tafel als Beilage. — Export von Eisenbahnschienen aus England. — Ueber die Ventilation der Latrinen von Prof. Dr. Adolf Vogt in Bern. Mit 2 Clichés im Text. Schluss. — Kälte-Erzeugungsmaschinen und Eisgeneratoren (System Linde), von Gebrüder Sulzer in Winterthur. — Kleine Mittheilungen: Note sur la distribution d'eau de la ville de Montevideo. — Vereinsnachrichten: Zürcher. Ingenieur- und Architecten-Verein. — Submissionsanzeiger: Cantone. — Chronik: Eisenbahnen. Eidgenossenschaft. Cantone. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz in Winterthur.

## Zwei Honorarfragen.

Bezüglich der Honorarfragen erhalten wir folgende Zuschrift:

„In No. 23 der „Eisenbahn" werden zwei Honorarfragen berührt, die von so allgemeinem Interesse sind, dass ich mir erlaube mehr vom *practischen Standpunkte* eines Architecten aus dieselben so zu lösen:

Ad 1. Ein Architect ist *keineswegs verpflichtet*, im Falle ein Gebäude abbrennt, seine Pläne ohne Entschädigung dem Bauherrn nochmals zu überliefern, da das Gebäude nicht durch des Architecten Schuld abgebrannt; angesichts des Unglücks wird er jedoch sein Honorar möglichst reduziren.

Reproduction der Pläne 1/2 % (Copien)
Nochmalige Bauleitung 2 %, zusammen 2 1/2 %.

Ad 2. Der Bauherr ist *berechtigt*, nach einmal honorirtem Plan mehrere Gebäude zu erstellen, ohne den Architecten irgendwie zu begrüssen, doch dürfen nicht andere Personen als der Bauherr die dah. Pläne ohne Honorar an den Architecten benutzen. *P. Chr.*

* * *

## Das neue Aufnahmsgebäude in Chur.

Von Architect Bœsch in St. Gallen.

(Mit 1 Tafel als Beilage.)

Der namentlich in den letzten Jahren in stetigem Wachsen begriffene Fremdenverkehr in's Engadin und nach dem Bündtner-Oberland hat die Erstellung eines neuen Aufnahmsgebäudes in Chur, der Endeisenbahnstation für diese Routen, zur zwingenden Nothwendigkeit gemacht, indem weder die Wartsääle des alten Gebäudes in den Sommermonaten die Schaaren von ankommenden und abgehenden Touristen, Curanten und Sommerfrischlern fassen konnten, noch viel weniger die Bureaux mehr genügenden Raum boten, um die Masse von Gepäck, das diese Gesegneten aller Nationen mit sich führen, ferner gehörig behandeln zu können; ganz abgesehen davon, dass die alten Wartsääle in einem Zustande waren, der den auf die Weiterbeförderung harrenden Fremden durchaus kein Behagen bringen konnte. Das Bauprogramm war durch die Verkehrsverhältnisse und den Bedarf an Wohnungen vorgezeichnet. Die Mittelaxe des neuen Aufnahmsgebäudes musste mit Rücksicht auf die bestehende grosse Einsteighalle auf diejenige des alten Gebäudes fallen, die bahnseitige Gebäudeflucht um einen Meter zurückgesetzt werden, um so einen 5,40 m breiten, gedeckten, mit Oberlicht versehenen Perron zu erhalten, der das Aufnahmsgebäude in seiner ganzen Länge mit der Einsteighalle verbindet und über dasselbe hinaus bis zum Abschluss der Halle noch gedeckten Platz für das wartende Publikum bietet.

Der Bau ist vom Sockel an mit Ziegeln gemauert, der Sockel von schönem Gneiss aus dem nahen Schanfigg, die Bausteine von St. Margrethen und Rorschach. Das Gebäude besteht aus einem Mittelbau, 24,90 m lang, 13,80 breit und 10 m hoch, und zwei Seitenflügeln, jeder 9,30 lang, 12,0 m breit und 6,10 hoch. Die Höhen sind gemessen von der das Gebäude umschliessenden Terrainlinie bis jeweilen zum Hauptgesims.

Die lichte Höhe der Souterrainräume beträgt durchschnittlich 2,70 m, die lichte Höhe des Erdgeschosses 5,80 m und die des ersten Stockes 3,30 m. Das Souterrain enthält die Restaurationsküche sammt Speisekammer, Wein- und Gemüsekeller und den Wohnungskeller des Inspectors.

Eine kurze Freitreppe führt in das grosse dreitheilige Vestibule mit den Schaltern und Eingängen zu den Wartsäälen, Bureaux, Gepäckräumen und zu dem Treppenhaus, das zwischen den Wartsäälen II. und III. Classe liegt, genügendes Oberlicht hat und ausser der Wohnung auch dem Betriebe der Restauration dient.

Die kleineren Räume im Erdgeschoss, wie die vier kleinen Bureaux *h h g f* und das Office *e* theilen sich in die Höhe der Wartsääle mit eingeschobenen Entresolräumen, von denjenigen über den Bureaux, den verlangten Drucksortendepots und Dienstbotenzimmern, führt eine hölzerne Treppe in den Corridor des Wohnbodens, über dem Office; der Wohnungsabtritt ist vom Podest der Haupttreppe aus direct zugänglich.

Der Portier in Chur ist Gepäckträger, es steht seine Loge durch Schalter und Thüre in Verbindung mit den Gepäckräumen.

Die Reservekasse ist mit Rücksicht auf den im Entstehen begriffenen Waffenplatz verlangt worden.

Der erste Stock enthält die Wohnung des Inspectors und zwei Zimmer für ledige Beamte.

Beim Entwurfe der Façaden durfte der Kosten wegen der architectonische Schmuck nur spärlich zur Geltung kommen, und musste man es versuchen, durch organische Entwicklung der einzelnen Gebäudetheile und symetrische Gruppirung der Façadenöffnungen zu wirken. Der innere Ausbau ist, dem Aeussern entsprechend, einfach, das Vestibule ist architectonisch durchgeführt, die Wartsääle sind leicht behandelt.

Das neue Aufnahmsgebäude in Chur wurde am 24. Oct. collaudirt und am 1. Nov. 1878 dem Betriebe übergeben, und es belaufen sich dessen Baukosten auf Fr. 120,000.

* * *

## Export von Eisenbahnschienen aus England.

(Correspondenz.)

Der soeben erschienene Bericht über die Ausfuhr von Eisen- und Stahlschienen zeigt in auffallender Weise, wie die Stahlschienen auch für Export die Eisenschienen verdrängen.

In den ersten zehn Monaten dieses Jahres exportirte England 391 597 q Eisenbahnmaterial, der veranschlagte Werth ist Fr. 73 866 475. Von dieser Summe wurden 323 540 q Eisenbahnschienen mit einem Werth von Fr. 57 288 625 exportirt.

Die Ausfuhr von Eisenschienen nach den verschiedenen Ländern für das gegenwärtige Jahr und für die gleiche Periode letzten Jahres zusammenstellend, erhalten wir folgende Tabelle:

**Export von Eisenschienen.**

| | 1877 q | 1878 q |
|---|---|---|
| Russland | 4 238 | 1 209 |
| Schweden und Norwegen | 35 536 | 12 363 |
| Deutschland | 76 | 1 755 |
| Spanien | 6 371 | 7 676 |
| Italien | 2 447 | 8 314 |
| Vereinigte Staaten | 332 | 335 |
| Brasilien | 17 769 | 5 963 |
| Chili | 268 | 727 |
| Britisch Nord-Amerika | 6 423 | 3 794 |
| Britisch Indien | 18 001 | 19 889 |
| Australien | 40 333 | 23 775 |
| Andere Länder | 22 629 | 18 417 |
| Total | 154 453 | 104 298 |

Durch Vergleich zeigt sich somit eine bedeutende Abnahme des Exportes von Eisenschienen nach den Ländern Russland, Schweden und Norwegen, Brasilien, Britisch Nord-Amerika und Australien, die einzige Zunahme findet nach Deutschland, Spanien, Italien und Britisch Indien statt.

Wenden wir uns zum Export von Stahlschienen in der gleichen Periode, so erhalten wir folgende Tabelle: