Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 2

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

Zurücksetzen, also nach bewirktem Anhalten, die Richtung eines von Osten einfahrenden Zuges kreuzt. Durch das Rückwärtseinfahren werden nachstehende Vorteile erreicht:

1. Die Lokomotiven bleiben ausserhalb der Halle, verunreinigen diese also nicht durch ihren, dem dort gebräuchlichen Feuerungsmaterial eigenen, besonders starken Qualm; sie sind ferner sogleich wieder verwendbar, ohne auf das Herausziehen des von ihnen angebrachten Zuges warten zu müssen und dann bei dem Herausfahren das ganze betreffende Einfahrtsgeleise zu sperren.

2. Die am vorderen Ende des Zuges befindlichen Gepäck-, Post- und Expressgutwagen können ohne weiteres aus- und umgesetzt werden.

3. Die Schlaf- und Personenwagen gelangen in thunlichste Nähe des Empfangshauses. Die Reisenden auf dem kurzen Wege zu diesem werden nicht durch das Ausladen der Post-, Gepäck- und Expressgutstücke belästigt.

Die Züge fahren mit sehr geringer Geschwindigkeit und grosser Vorsicht in die Halle. Der Zugführer befindet sich auf der Plattform des vordersten Wagens und regelt von dort durch die Bremse oder durch die Zugglocke die Geschwindigkeit des Zuges, nötigenfalls unter Beihilfe des übrigen Personals. Das rechtzeitige Anhalten kann auf diese Weise um so sicherer erreicht werden, als auf der Station nur Personal verkehrt, das mit den örtlichen Verhältnissen genau vertraut ist; jeder Maschinist erfährt zum Voraus, in welchem Geleise er zu fahren hat, kennt dessen Länge und die Länge seines Zuges, sodass er weiss, an welcher Stelle er mit seiner Lokomotive halten muss. Durch eine genaue Signalordnung und ein sehr vollkommenes Weichen- und Signal-Sicherheitsstellwerk wird der Zugverkehr und die zeitweise recht erhebliche Anzahl Bewegungen von Lokomotiven und Wagen im einzelnen weiter geregelt. Die vorstehend angegebene Betriebsweise soll sich gut bewähren und selbst von ihren ursprünglichen Gegnern, darunter solchen aus recht erfahrenen fachmännischen Kreisen, jetzt als die für die dortigen Verhältnisse zweckmässigste anerkannt werden. Der Lösung der schwierigen Aufgabe wird man auch diesseits des Ozeans das Zeugnis nicht vorenthalten, dass sie sich durch Einheitlichkeit, Klarheit und sorgfältige Ueberlegung auszeichnet. Obschon ihre unmittelbare Anwendung auf unsere Eisenbahnverhältnisse nicht wohl angängig sein wird, so bietet sie doch ein lehrreiches Beispiel dafür, dass es bei der Anordnung von Bahnhofsanlagen unerlässlich ist, von vornherein die besonderen örtlichen Verkehrs- und Betriebsbedürfnisse eingehend zu prüfen und den Bauentwurf nur auf Grund eines genauen Betriebsplans, einer sorgfältig durchdachten Fahrordnung aufzustellen — mit einem Worte dafür, dass Bau und Betrieb auf das Engste dabei Hand in Hand gehen müssen.

Aenderungen im technischen Personal der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich. Nachdem Herr Arch. *Otto Weber* seinen Rücktritt als Staatsbauinspektor nachgesucht, hat der Regierungsrat an seine Stelle Herrn Arch. *Hermann Fietz* gewählt, der sich bei den Lesern unserer Zeitschrift durch seine Darstellungen der Kirche in Enge (Bd. XXV Nr. 5 u. 9) und des Freuler'schen Palastes in Näfels (Bd. XIII Nr. 4 u. 5) bereits in vorteilhafter Weise eingeführt hat. Herr Fietz war lange Zeit auf dem Bureau des Herrn Professor Bluntschli beschäftigt und hat als Bauführer den Kirchenbau in Enge geleitet. Der als Staatsbauinspektor zurückgetretene Herr Arch. Otto Weber wird mit der bisherigen Besoldung der Direktion der öffentlichen Arbeiten zur Lösung von Specialaufgaben zugeteilt bleiben. Im Ferneren ist die Schaffung der Stelle eines zweiten Adjunkten des Kantonsingenieurs, dem namentlich das Strassenwesen überwiesen werden soll, in Aussicht genommen.

Konkurrenzen.

Ankauf empfohlener Entwürfe. Laut Programm der von uns in No. 6 l. Bd. veröffentlichten Konkurrenz für ein Rathaus in Jauer i. Schl. sollten 500 M. zum Ankauf von Entwürfen zur Verfügung stehen. Der Magistrat der Stadt Jauer, von dem dieser Wettbewerb ausgeschrieben wurde, hat jedoch, wie jetzt bekannt wird, keinen der vom Preisgericht empfohlenen Entwürfe erworben. Die «Konkurrenz-Nachrichten», welchen wir die betreffende Mitteilung entnehmen, weisen darauf hin, dass sich in letzter Zeit bei Wettbewerbungen in Deutschland dieser Fall mehrfach wiederholt hat, indem die Behörden ohne weiteres den Ankauf empfohlener Entwürfe ablehnten. So hat auch der Gemeinderat der Stadt Cöthen anlässlich der Ausschreibung eines Wettbewerbs für ein Rathaus den Ankauf von Entwürfen im Betrage von 500 M. in Aussicht gestellt (Bd. XXV. S. 85), ohne sich nachher verpflichtet zu fühlen, den bezüglichen Vorschlägen der Jury nachzukommen.

Entwürfe zu zwei Bogenlicht-Kandelabern für den Altmarkt in Dresden (Bd. XXVI S. 61). Eingegangen sind 48 Entwürfe. Von der Verleihung des ersten Preises (2000 M.) nahm das Preisgericht Abstand und zerlegte denselben in zwei Preise von je 1000 M., sodass insgesamt drei zweite Preise zu je 1000 M. verteilt wurden und zwar an die HH. Giese und Weidner in Dresden, Rich. Müller in Dresden und Düll, Pezold und Heilmaier in München-Bogenhausen. Mit dem III. Preis (500 M.) wurde der Entwurf von Bildhauer H. Epler und Arch. Hrch. Schubert in Dresden ausgezeichnet. Angekauft für den Preis von je 300 M. wurden die Entwürfe der HH.: Bildh. M. Fritzsche und Ad. Lehnert in Leipzig, Arch. G. Müller in Wurzen, Arch. H. Pätzel u. Bildh. Ohlendieck in Dresden. Hoftheatermaler E. Rieck und Bildh. Ockelmann in Dresden, Arch. Schilling & Gräbner und Bildh. P. Pöppelmann in Dresden, Arch. Ed. Frembgen und Bildh. H. Koch in Berlin.

Rathaus in Steglitz bei Berlin. Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 31. März 1896. Preise: 1500, 1000, 750 M. Zum Ankauf weiterer Arbeiten sind 1000 M. bestimmt. Preisrichter: Brt. Schulze und Brt. Heim in Berlin, Arch. B. Sehring in Charlottenburg, Gemeindebrt. Kleemann, Arch. Flemming, Ing. Kirchner und der Gemeindevorsteher in Steglitz. Die Unterlagen des Wettbewerbs können vom Gemeindebauamt in Steglitz gegen Vergütung von 3 M. bezogen werden.

Konzert- und Restaurationslokal in Hagen i. W. Von der Aktien-Gesellschaft Hagener Stadtgarten ausgeschriebener allgemeiner Wettbewerb. Termin: 1. April 1896. Preise: 2500, 1500, zweimal 750 M. Preisgericht: Baurat Stübben in Köln, Prof. Stier in Hannover, Stadtbaumeister Nath, Oberbürgermeister Prentzel und Stadtverordneter W. Altenloh in Hagen i. W. Die Unterlagen des Wettbewerbs können von Herrn Oberbürgermeister Prentzel in Hagen kostenfrei bezogen werden.

Erweiterung und Umbau des Rathauses in Basel (Bd. XXVI S. 21). Die Zahl der eingereichten Entwürfe beträgt 30. Das Preisgericht wird voraussichtlich Anfang nächster Woche zusammentreten.

Berichtigung. In unserer vorletzten Nummer auf Seite 174, Spalte 1, Zeile 8 von oben sollte es heissen 8 ‰ anstatt 8 %.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
15. Januar	Adolf Asper, Architekt	Zürich, Gemeindestr. 11	Glaser- und Schreinerarbeiten für die neue Turnhalle in Altstetten.
18. »	R. Itschner, Bautechniker	Zürich, Rämistrasse Nr. 44	Verputzarbeiten (Gipserarbeiten), Glaser-, Schreiner- und Schlosserarbeiten und die Lieferung von Granit (Treppen) und Beschlägen, sowie Lieferung und Legen von Bodenbelägen für das neue Schul- u. Turnhalle-Gebäude der Schulgemeinde Kirchbühl-Stäfa.
18. »	Fr. Felder, Architekt	Luzern	Erdaushub mit Abfuhr etwa 1200 m^3, Faulberg etc. mit Abfuhr 600 m^3, Felsaushub ohne Abfuhr 1200 m^3 für vier Wohnhäuser an der Steinbruchstrasse in Luzern.
20. »	E. Brunner, Strassenpräsident	Männedorf, auf Lebern	Bau der sog. Leberndammstrasse als solche 2. Klasse. Baulinie 273 *m*.
20. »	Gemeinderatsamt, Major Tremminger z. Löwen	Flawyl (St. Gallen)	Herstellung des Dorfkanals von der Eisenhandlung bis zur Gerbe und einer Zweigleitung der Reitgasse entlang bis zum Feuerweier in Flawyl.
20. »	Schnorf-Flury	Uetikon a. S.	Erdarbeiten, Liefern und Legen von Gasröhren etwa 10 *km*, sowie Anlage eines Reservoirs, 400 m^3 fassend, für die Wasserversorgung Uetikon am Zürichsee.
27. »	Robert Moser, Architekt	Baden (Aargau)	Glaser-, Schreiner- und Malerarbeiten, Lieferung der Fenster-Rolladen und Parkettböden (eichene Kurzriemen in Asphalt gelegt und eichene Langriemen) in Saargemünder Plattenböden, Badeeinrichtungen mit Heizung, Wasserleitung, Abwasserleitung mit Cementbetonröhren für den Neubau des Armen-Soolbades in Rheinfelden.
28. »	Kantonsingenieur	Aarau	Korrektion eines 756 *m* langen Stückes der Ortsverbindungsstrasse Nr. 66 zwischen Bättstein und Mandach.
31. »	Weber, Restaur. z. Bahnhof	Adlisweil	Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten, sowie Lieferung der Parkettböden für das neue Schulhaus in Adlisweil.