Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 13

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

allein auf 325 000 Fr., d. h. 970 Fr. pro m^2 und 43,8 Fr. pro m^3. Einschliesslich des Grunderwerbes hat der Neubau eine Kapitalaufwendung von 810 000 Fr. (340 000 + 470 000) erfordert. Den hohen Preis für die Flächeneinheit begründen die im Vergleiche zur Kleinheit der Grundfläche sehr grosse, 850 m^2 betragende Fläche der Strassenseiten, sowie die bedeutenden Ausgaben, welche mit der Dichtung des unter dem Grundwasserspiegel liegenden zweiten Kellers zusammenhängen.

Miscellanea.

Die Eröffnung der Grossen Centralbahn in England. Zu den fünf grossen Londoner Bahnhöfen, die sich an der nördlichen Peripherie des Centrums von Gross-London befinden und von denen aus sich das Eisenbahnnetz nach dem Westen, Norden und Osten des ganzen Landes hin ausbreitet, ist seit dem 9. März ein sechster grosser Bahnhof gekommen, die «Marylebone-Station», und zugleich ist eine neue Eisenbahn eröffnet worden, die London mit den mittleren Distrikten und dem Norden Englands verbindet, die «Great-Central»-Eisenbahn. Diese neue Eisenbahn ist aus der Fortsetzung der «Manchester-, Sheffield- und Lincolnshire-Eisenbahn» nach Süden entstanden. Sie soll hauptsächlich dazu dienen, die Kohlen von Yorkshire und Nottinghamshire, die Produkte der Textilindustrie und der anderen Gewerbe von Manchester, Northwich und Liverpool, ebenso wie die Ackerbauprodukte von Lincolnshire und die Fische von Grimsby nach London zu schaffen, während sie zugleich die Städte Nottingham und Leicester in eine bessere Verbindung mit London als bisher bringt. Der direkte Schnellzugsverkehr zwischen London, Liverpool und Manchester, sowie auch der Schnellzugsverkehr nach Schottland wird jedoch ohne Zweifel den alten Eisenbahnen erhalten bleiben. Ueber die Anlage des Kopfbahnhofs werden im «Centralbl. der Bauverw.» folgende Angaben gemacht. Nach Ueberschreitung des unmittelbar vor dem Bahnhof liegenden Regents-Kanals, dessen Ueberbrückung bereits 17 Gleise trägt, führen Abzweigungen westlich an den Güterlandungsplatz dieses Kanals, nächst diesen schliessen sich die Gleise nach dem Kohlenbahnhof an, der Platz für 220 Kohlenwagen hat, daneben ist ein elektrisches Maschinenhaus mit fünf Dampfkesseln zu je 400 *P. S.* angeordnet. In östlicher Richtung weitergehend folgt ein riesiger fünfstöckiger Güterspeicher von 78 zu 117 *m* Grundmass mit 46 600 m^2 Lagerfläche. In diesen führen sechs Gleise in der Höhe der anstossenden, auf Rampen hochgeführten Strasse, mit einer Vorrichtung zur Versenkung von Eisenbahnwagen in das Kellergeschoss. Der Personenbahnhof liegt tiefer als der Güterbahnhof, dessen neu angelegter Zugangsweg über die Personengleise hinweggeführt ist. Die Bahnsteige dehnen sich von dieser Ueberbrückung an, neben der eine Rampe für Droschken herunterführt, bis an das Empfangsgebäude aus und haben eine Länge von über 300 *m* mit 180 *m* Ueberdachung. Vor dem Empfangsgebäude ist ein grosses Bahnhofshotel errichtet, wie es allen grossen englischen Bahnhöfen eigentümlich ist. Augenblicklich hat der Bahnhof eine Breite von 47 *m*, doch ist genügend Land angekauft, um eine Verdopplung der Breite vornehmen zu können. Jetzt sind vier Bahnsteige vorhanden. Die Ueberdeckung ist durch gradlinige eiserne Dächer mit reichlicher Glasdurchbrechung und von 12 bis 15 *m* Spannweite erfolgt, deren drei vorhanden sind ausschliesslich eines Auslegerdaches an der Ostseite. Auf gleicher Höhe mit den Personengleisen liegen weiter östlich Ausladegleise für den Milch- und Fischverkehr, von dem man voraussetzt, dass er grosse Ausdehnung annehmen wird. Selbstverständlich waren bei der Anlage einer Personen- und Güterbahnhof umfassenden Eisenbahn, die so weit in das heutige Gross-London hineinschneidet, bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Ueber 1000 Häuser, 25 Strassen und zwei von Wohnhäusern umgebene Plätze mussten verschwinden, um der Bahnhofsanlage Platz zu machen. Bis nach Hampstead, wo die Eisenbahn das Weichbild von London verlässt, bewegt sie sich in Tunnels, um dort erst wieder an das Tageslicht zu treten. Die Städte Leicester und Nottingham versprechen sich besonderen Gewinn von der neuen Eisenbahn. Nottingham erhält einen Centralbahnhof im Mittelpunkt der Stadt, und auch in Leicester wird ein neuer schöner Bahnhof erbaut.

Die Feier des 50jährigen Bestandes des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins ist am 18. März durch eine zahlreich besuchte Festsitzung im Gemeinderatssaale des neuen Wiener Rathauses begangen worden. Wie den vorliegenden Festberichten zu entnehmen ist, waren bei der Feier 68 Fachvereine und Körperschaften aus Oesterreich-Ungarn, Deutschland, England und Frankreich vertreten, worunter 22 durch ihre Abordnungen Adressen überreichen liessen. — Dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein war leider keine Gelegenheit geboten, den befreundeten österreichischen Verein bei diesem bedeutsamen Anlass zu begrüssen.

Elektrische Strassenbahn in Neapel. Anfang dieses Monats wurde die erste elektrische Strassenbahn Neapels über den Corso Vittorio-Emanuele dem Verkehr übergeben; sie ist an Stelle der Dampf-Trambahn getreten, welche bisher den Fahrdienst versah. Die belgische Gesellschaft, die das Unternehmen leitet, beabsichtigt, nach und nach sämtliche Strassenbahnen Neapels in elektrische Bahnen umzuwandeln.

Eidgen. Polytechnikum Einen ehrenvollen Ruf an die technische Hochschule in München hat Herr Ing. *Wyssling*, Professor für angewandte Elektrotechnik am eidgen. Polytechnikum und Direktor des Elektricitätswerkes an der Sihl, erhalten. Dem schweizerischen Schulrate ist es jedoch gelungen, die treffliche Lehrkraft des Herrn Prof. *Wyssling* unserer polytechnischen Schule weiterhin zu sichern.

Elektrische Bahn Mannheim - Heidelberg. Die Stadtgemeinden Mannheim und Heidelberg haben von der grossh. bad. Regierung die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn zwischen beiden Städten erhalten. Die Bahn soll doppelspurig und ohne Zwischenstationen gebaut werden.

Konkurrenzen.

Jubiläumskirche in Wien. Im August vor. Jahres wurde unter den Architekten Oesterreich-Ungarns ein Wettbewerb für Entwürfe zu einer Jubiläumskirche in Wien ausgeschrieben, als deren Bauplatz (1500 m^2 Nutzfläche) die nordöstliche Ecke des Erzherzog Karl-Platzes, gegenüber der Kronprinz Rudolf-Brücke bestimmt ist. Mit der Kirche soll eine Kaiserin Elisabeth-Gedächtniskapelle in unmittelbare Verbindung gesetzt werden. Die Bausumme beträgt 2 Millionen Kr. Bis Ende Februar d. J., dem verlängerten Endtermin, sind 48 Entwürfe eingegangen, von welchen derjenige des Hrn. Prof. *Viktor Luntz* in Wien den ersten Preis (4000 Gulden) davontrug. Zweite Preise (je 3000 Gulden) haben die Architekten *M. v. Ferstel*, *Hugo Haeger*, *Emil Artmann* und *Alfr. Wildhack*, sämtlich in Wien, erhalten; dritte Preise (je 1000 Gulden) wurden den Architekten *Karl Troll*, *Aug. Kiefstein* und *M. Kropf* in Wien, sowie *Franz Drobny* in Salzburg zuerkannt. Von den 48 Arbeiten mussten vier aus formalen Gründen zurückgestellt werden.

Ueberbauung des Obmannamts-Areals in Zürich. (Bd. XXXIII S. 108.) Der Regierungsrat hat auf Antrag der Jury beschlossen, noch weitere drei Projekte um zusammen 2400 Fr., d. h. den Rest der für die Prämiierung der besten Entwürfe verfügbaren Summe von 8000 Fr. anzukaufen. Die Wahl fiel gemäss Vorschlag des Preisgerichtes auf die drei Projekte «Kanalwage, «eidg. Kreuz» und «Uto». Verfasser derselben sind die HH.: *H. Juvet*, Architekt in Genf, *P. Rickert*, stud. arch. von Basel mit *Fröhlicher*, stud. arch. von Solothurn, und Arch. *P. Huber* in Basel mit Arch. *G. Wanner* in Lausanne.

Preisausschreiben.

Preisaufgaben des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin. Der genannte Verein hat folgende zwei Preisaufgaben zur Bearbeitung ausgeschrieben: I. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen ist eine wissenschaftliche Darstellung der Grundzüge für die Anordnung von Bahnen mit gemischtem Betrieb — Reibungsstrecken und Zahnstrecken — zu geben. II. Entwurf einer selbstthätigen Wegeschranke für unbewachte Wegeübergänge. Die Schranke soll sich vermittelst Auslösung durch den fahrenden Zug etwa zwei Minuten vor dessen Eintreffen schliessen und nach Vorbeifahrt des Zuges selbstthätig wieder öffnen. Für die erste Aufgabe sind 2000 M., für die zweite 500 M. als Preise ausgesetzt. Bewerber erhalten die Programme der Aufgaben mit den näheren Bedingungen vom Verein, Berlin W, Wilhelmstr. 92/93.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittelung.

Gesucht zwei junge tüchtige *Ingenieure* für Flusskorrektion. (1190)

On cherche un *ingénieur-mécanicien* comme chef du service technique dans une usine de machines outils, d'appareils électriques et d'installations. (1191)

Gesucht ein junger *Ingenieur* für Bahnkonzessionsbegehren. (1192)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.