Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 16

PDF erstellt am: **23.05.2024**

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: Der internationale Wettbewerb für den Umbau des Personenbahnhofs in Kopenhagen. — Beitrag zur Frage steinerner Gelenkbrücken. — Die Architektur an der Pariser Weltausstellung. — Miscellanea: La propriété artistique des œuvres d'Architecture. Elektrischer Scheinwerfer. Belastungsprobe einer Brücke in armiertem Beton System Hennebique. Elektrische Vollbahn mit Stromzuführung durch eine dritte Schiene. Transport von geschmolzenem Roheisen auf der Bahn. Weltausstellung Paris 1900. Fabriksbrand. Monatsausweis über die Arbeiten im Albula-Tunnel. — Konkurrenzen: Aufnahmegebäude für den Bahnhof La Chaux-de-Fonds. — Nekrologie: † Friedrich Looser. — Litteratur: Der Grundbau. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgen. polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittelung.

Die Architektur an der Pariser Weltausstellung 1900.

Fig. 23. **Die Repräsentationsgebäude der fremden Staaten.** — Gesamtansicht.
(Im Vordergrund, der „Pont de l'Alma".)

Der internationale Wettbewerb für den Umbau des Personenbahnhofs in Kopenhagen[1]).

Der bestehende Kopenhagener Bahnhof wurde im Jahre 1864 dem Betrieb übergeben. Im Laufe der Jahre ist er mehrfach erweitert worden, aber diese Erweiterungen haben lange nicht dem vergrösserten Verkehr entsprochen. Das Verhältnis zwischen dem damaligen und jetzigen Verkehr geht am besten aus den nachfolgenden Zahlen hervor:

		1864	1897
jährlich	Zahl der Züge	2 200	64 000
	Zahl der Reisenden	300 000	4 430 000
	Güterverkehr in *t*	45 000	640 000

Die Regierung hat deshalb im Jahre 1886 einer Kommission die Aufgabe gestellt, Projekte für einen neuen Bahnhof auszuarbeiten. Auf Grundlage der Arbeiten dieser Kommission unterbreitete die Regierung dann im Jahre 1892 dem Reichstage eine Gesetzvorlage, nach welcher die ganze Frage gelöst wurde. Dieser Vorschlag erhielt indessen nur teilweise die Genehmigung des Reichstags, indem dieser bloss die nötigen Mittel für die Anlage des *Güterbahnhofs* bewilligte, welcher jetzt beinahe fertiggestellt ist.

Im Mai 1899 hat die Regierung dann eine Konkurrenz zur Ausarbeitung von Projekten für einen *Personenbahnhof* und überhaupt für die Eisenbahnanlagen in und um Kopenhagen ausgeschrieben. Die Projekte sollten eine vollständige Lösung des Personenverkehrs geben; den Konkurrierenden war eine freie Bearbeitung der Aufgabe gestattet, nur sollten folgende Bedingungen erfüllt werden:

1. Güterverkehr und Personenverkehr müssen von einander getrennt sein;
2. Kreuzungen à niveau müssen vermieden werden;
3. Die bestehenden Verkehrsverhältnisse müssen möglichst wenig durch die vorgeschlagenen Arbeiten belästigt werden, und
4. Die Vorschläge müssen finanziell ausführbar sein.

Als Preise wurden festgesetzt, ein

I. Preis von 10 000 Kronen (etwa 14 000 Fr.)
II. „ „ 6 000 „ „ 8 400 „
III. „ „ 4 000 „ „ 5 600 „

Die Kommission hatte jedoch das Recht, den dritten Preis in einen dritten und einen vierten zu teilen.

Wie schon früher mitgeteilt, wurden zum festgesetzten Termin 21 Projekte eingereicht; ausserdem hatte der Oberingenieur der Staatseisenbahnen ein Projekt „hors concours" ausgearbeitet. Bekanntlich ist der erste Preis keinem derselben zu teil geworden. Dagegen erhielt das Projekt Nr. 19 vom Kopenhagener Stadtingenieur *Ambt* einen zweiten Preis und eine Extraprämie von 1 000 Kronen; ebenso ist dem Projekt Nr. 2, verfasst von den kgl. Bauräten *Havestadt und Contag* in Berlin, den Ingenieuren *C. O. Gleim* in Hamburg und *S. Eyde* in Christiania mit Oberstlieutenant *P. Hansen* in Kopenhagen, ein zweiter Preis zugefallen. Diese zwei Projekte nebst dem Projekt der „Staatseisenbahnen" sollen im nachfolgenden näher beschrieben werden.

Das Projekt der Staatseisenbahnen ist in Fig. 1 dargestellt. Es bedeuten — hier wie bei den nächsten Projekten —

—o—o—o— = Gleise für Personenverkehr, die über kreuzende Wege und Strassen geführt sind,
▪▪▪▪▪▪▪▪▪▪ = Gleise für Personenverkehr à niveau der Strassen und Wege,
– – – – – = Gleise für Personenverkehr unter Strassen und Wegen,
— — — — = Gleise ausschliesslich für Güterverkehr,
– – – – – = Tunnels,
——————— = Vorhandene Gleise,

die unverändert beibehalten werden. Wie ersichtlich, ist die Anlage eines grossen Centralbahnhofs im südlichen Teil der Stadt vorgesehen, von welchem sämtliche Gleise ausgehen. Diese können, nach den verschiedenen Zwecken, denen sie dienen, in verschiedene Gruppen geteilt werden, und zwar:

1. Anlagen für den Fernverkehr,
2. Anlagen für den lokalen Personenverkehr und
3. Anlagen für den Güterverkehr.

Ad. 1. Von der jetzigen Westbahn ausgehend, führen zwei Gleise über Valby, durch den Centralbahnhof und

[1]) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXIII, S. 185, Bd. XXXV, S. 242.