

# Das neue Parlamentsgebäude in Budapest: Architekt: Prof. Emerich Steindl in Budapest

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 1

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21295>

## **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.

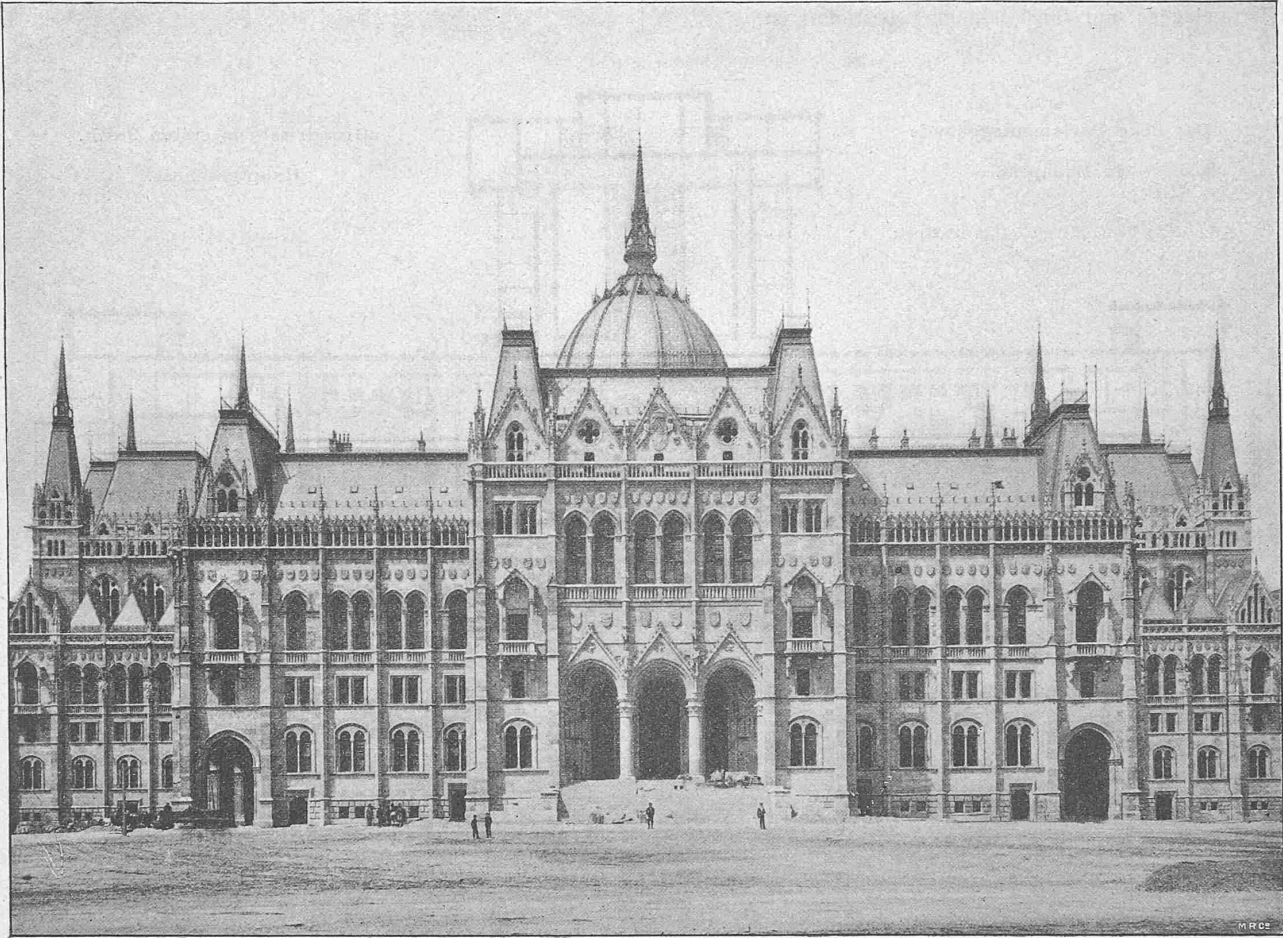
## **Haftungsausschluss**

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.

INHALT: Das neue Parlamentsgebäude in Budapest. I. — Bauausführung des Tunnels Turchino auf der Bahnlinie Genua-Ovada-Asti. — De la ligne des pressions dans une pile en maçonnerie. — Miscellanea: Die Anwendung mechanischer Motoren für den Strassenbahnbetrieb. Einspritzten von Cement in wasserhaltigen Boden. Elektrische Licht- und Kraftanlage in Turin. Anwendung von Aluminium für elektrische Leitungen. Ladestationen für elektrische Automobile. — Konkurrenzen: Primarschul-

gebäude in Winterthur. Städtisches Theater in Varna. — Nekrologie: † Emil Kern. — Litteratur: Jahrbuch des k. k. österreichischen hydrographischen Central-Bureaus. Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehemaliger Polytechniker: Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Das neue Parlamentsgebäude in Budapest. Perspektive von Süd-West.



Photogr. von Erdélyi in Budapest.

Mittelbau der Ost-(Haupt-)Front.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.

## Das neue Parlamentsgebäude in Budapest.

Architekt: Prof. *Emerich Steindl* in Budapest.  
(Mit einer Tafel.)

### I.

Im Jahre 1880 legte die ungarische Regierung der Kammer einen Gesetzentwurf vor betreffend die Errichtung eines neuen Parlamentsgebäudes für das Ober- und Unterhaus, welche damals provisorisch in verschiedenen Lokalitäten untergebracht waren. Nach Annahme und Sanktionierung des Gesetzes wurde noch im Dezember gleichen Jahres eine besondere Landeskommission unter dem Vorsitz des Ministerpräsidenten Coloman-Tisza mit der Ausarbeitung des Bauprogramms, der Ausschreibung eines öffentlichen Wettbewerbs und der Begutachtung der Konkurrenzentwürfe betraut.

Als leitenden Gedanken für ihre Arbeiten sprach die Kommission von vornherein den Grundsatz aus, über die Anlage des neuen Parlamentsgebäudes unabhängig von finanziellen Erwägungen zu entscheiden. Von den bis zum 1. Februar 1883 eingelangten 19 Projekten hatte die Kommission vier durch gleichwertige Preise ausgezeichnet. Verfasser der preisgekrönten Arbeiten waren die Architekten Prof. *Emerich Steindl*, Prof. *Alois Haussmann*, beide am Polytechnikum in Budapest, *Albert Schickedanz* und *Wilhelm Freund*, ferner *Otto Wagner* mit *Moritz Kallina* und *Rud. Bernd*.

Nach dem Urteil des Preisgerichts war keines dieser Projekte zur Ausführung geeignet; Prof. Steindl erhielt in-

folgedessen den Auftrag, unter Verwendung der preisgekrönten Entwürfe ein neues Projekt auszuarbeiten; im Februar 1884 wurden seine Pläne vorbehaltlich einiger Aenderungen von der Kommission genehmigt und für die Ausführung eine zehnjährige Bauzeit festgesetzt. An Stelle der Landeskommission, deren Aufgabe nunmehr erfüllt war, übernahm die Leitung der Angelegenheit ein Baurat und ein Exekutivkomitee, welches letzteres auf Grund des von Prof. Steindl vorgelegten Kostenanschlages die Baukosten wie folgt, ansetzte:

1. Eigentliche Baukosten, ausschliesslich innerer Einrichtung und Dekoration	9 500 000 fl.
2. Durch den Bau notwendig gewordene Verlegung des städtischen Wasserwerkes, des Donauquais u. s. w.	250 000 „
3. Administrationskosten	300 000 „
4. Honorar des bauleitenden Architekten	450 000 „
5. Kosten der inneren Einrichtung	2 000 000 „

Insgesamt 12 000 000 fl.

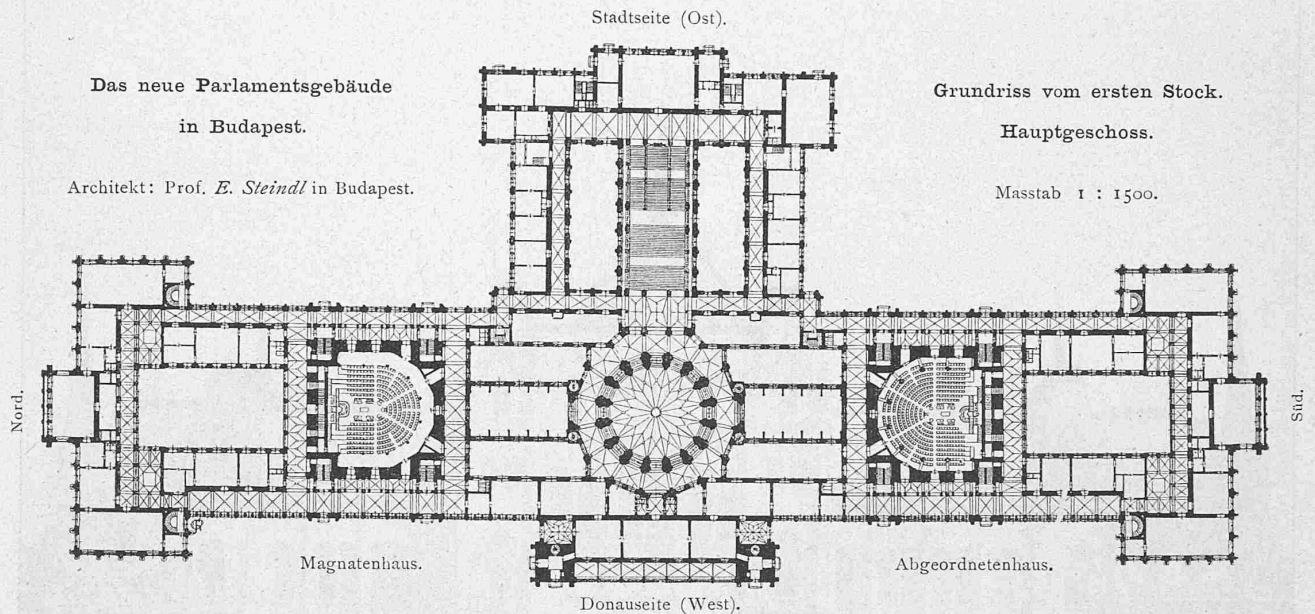
Die Bauarbeiten nahmen ihren Anfang im Oktober 1885; bei Beginn der Millenniums-Ausstellung 1896 war das Gebäude äusserlich vollendet und auch einige Innenräume soweit fertiggestellt, dass die Eröffnungsfeier des Millenniums darin stattfinden konnte. —

Das Parlamentsgebäude, dessen Grundform ein durch Risalite vergrössertes Parallelogramm bildet, ist derart orientiert, dass seine Längsachse parallel zum Donauströme läuft, während sich seine Querachse in einem stumpfen

Winkel mit der Mittelachse der gegenüber der Stadtfront des Gebäudes auf den Platz ausmündenden Alkotmánystrasse schneidet. Stadtseitig tritt ein mächtiger Mittelbau hervor, in welchem die Haupttreppe und der Hauptzugang, die Ministerräume und die Räume der ungarischen Delegation liegen; donauseitig laufen mit der Langfront zwei Quais, wovon der tiefer gelegene für Fuhrwerk, der obere, 5 m höher gelegene, nur für Fussgänger bestimmt ist.

Am wirkungsvollsten präsentiert sich das Gebäude von der Donau, von Ofen her (s. Tafel); die aus Zweckmässigkeitsgründen an die Stadtseite (Osten) gelegte prächtige Hauptfront wird in ihrer Wirkung durch den von Hausmann erbauten, neuen Justizpalast etwas beeinträchtigt.

(Fortsetzung folgt.)



Bei einer Länge von 270 m, die an den Flügeln angeordneten, gedeckten Unterfahrten inbegriffen, beträgt die grösste Breite des Gebäudes ausschliesslich der grossen Freitreppe vor dem Hauptportal 123 m, demnach die Baufläche 33210 m<sup>2</sup>.

Vergleichsweise seien noch die Gebäude-Dimensionen einiger anderer Parlamentsbauten angeführt:

Objekt	Gebäude-Dimensionen		Verbaute Fläche ohne Höfe m <sup>2</sup>
	Insgesamt m <sup>2</sup>	im Hauptkörper (einschl. Höfe) m <sup>2</sup>	
Parlam.-Gebäude London	286 . 98 = 28 028	270 . 98 = 26 416	20 846
Kapitol Washington	220 . 98 = 21 560		11 889
Parlam.-Gebäude Wien	165 . 138 = 22 770	148 . 104 = 15 392	14 106
Reichstagshaus Berlin	137,4 . 104 = 14 290	131 . 88 = 11 528	11 200
Parlam.-Gebäude Budapest	270 . 123 = 32 210		17 745

Die Grösse des den Bau umgebenden Platzes beträgt 72 300 m<sup>2</sup>. Von dem 17 745 m<sup>2</sup> bedeckenden Hauptkörper des ungarischen Parlamentsgebäudes entfallen auf die acht Höfe 2417,33 m<sup>2</sup>, sodass 15 327,92 m<sup>2</sup> effektiv bebaute Fläche vorhanden sind. — Die Höhenlage der Donauarkaden ist 14 m, diejenige der Kellersohle + 9,68 m, und jene des Erdgeschoss-Fussbodens + 15 m über dem Donau-Nullpunkt. Der Erdgeschoss-Fussboden liegt 4 m höher als der obere Donauquai.

Nach Lage und Stil ein Seitenstück des gleichfalls am Ufer eines mächtigen Stromes und in gotischen Formen mit Türmen erbauten Londoner Parlamentsgebäudes, bringt das Budapester in seinem Aeussern die Einheit der Gesetzgebung symbolisch durch die im Mittel des Gebäudes disponierte und beide gesetzgebenden Häuser verbindende Kuppel zum Ausdruck.

Rechts und links von der Kuppelhalle liegen, vermittelt durch Vorsäle und Couloirs, die beiden Hauptsitzungssäle, über welche sich hohe, von vier schlanken Türmen eingefasste Dächer aufbauen. Die Höhe des äusseren Kuppelschlusses beträgt 96 m, diejenige der Türme an der Donaufront 72,6 m über dem Trottoirniveau.

## Bauausführung des Tunnels Turchino auf der Bahnlinie Genua-Ovada-Asti.

### I. Einleitung.

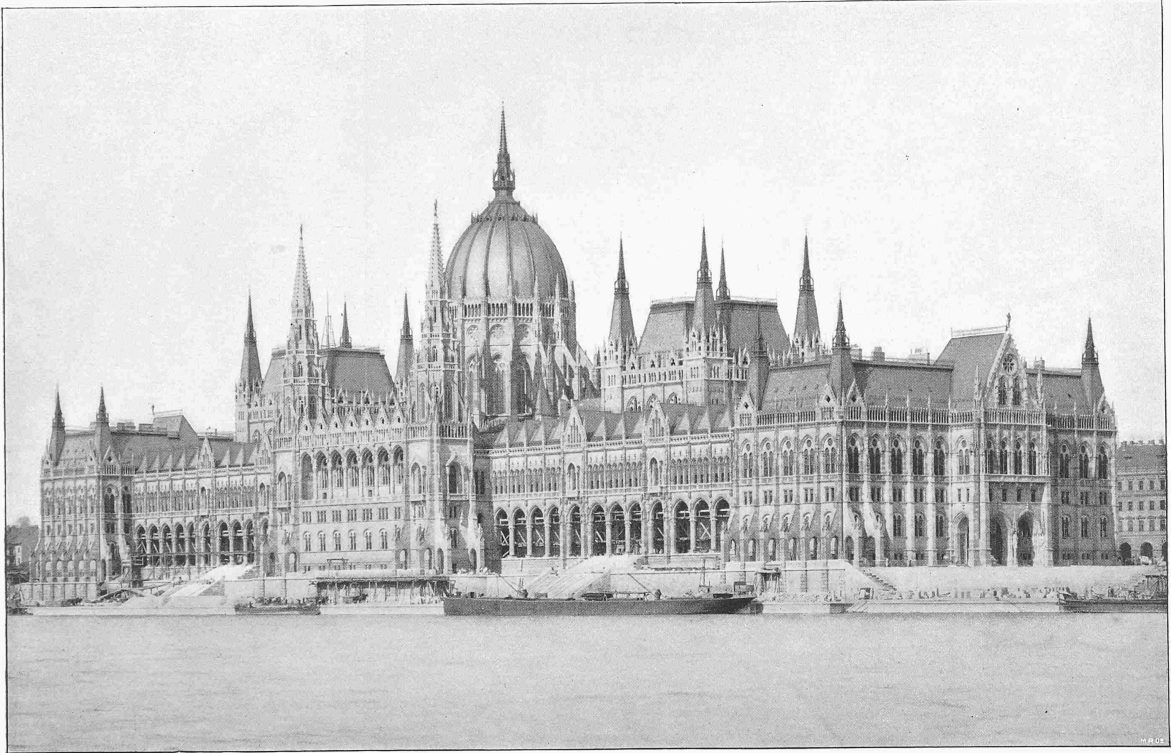
In Nummer 14 des XXXII. Bandes dieser Zeitschrift haben wir den Bericht der Gesellschaft für die Eisenbahnen des Mittelmeeres über ihre Tätigkeit im Eisenbahnbau während der Periode von 1885 bis 1897 besprochen; es sei uns nun gestattet, mit Hilfe desselben einiges über den Bau des Turchino-Tunnels mitzuteilen, bei welchem manche Schwierigkeiten überwunden und nutzbringende Erfahrungen gemacht wurden.

Den genannten Tunnel durchfährt die Eisenbahnlinie Genua-Ovada-Asti, welche den Verkehr zwischen dem Hafen Genua und Piemont am leichtesten vermittelt, und somit der Westschweiz und Frankreich durch den Mont-Cenis einen neuen und sehr günstigen Verkehrsweg nach jenem Seehafen eröffnen sollte. Trotz ihrer Wichtigkeit ist sie, mit Ausnahme des Tunnels und seiner Zufahrten, einspurig gebaut; das höchste zulässige Gefälle wurde auf 16 ‰, das Minimum der Kurvenradien auf 450 m festgesetzt; im Tunnel Turchino selbst ist das Gefälle auf 12 ‰ herabgemindert worden.

Die Länge der, zwei wichtige und mehrere andere minder bedeutende Wasserscheiden überschreitenden Linie beträgt zwischen ihrem Ausgangspunkt (rechtem Widerlager der Polcevera-Brücke) und Asti 97,880 km, wovon 81,148 km im Gefälle und 16,732 km in der Horizontalen, 55,583 km in gerader Strecke und 42,297 km in Kurven von 450 m bis 1000 m Radien liegen.

Für die Bauausführung ist die ganze Linie in vier Lose eingeteilt worden, deren erstes sich vom Ausgangspunkt derselben bis zum Eingang des Turchino-Tunnels in einer Länge von etwa 16 1/2 km erstreckt; das zweite besteht einzig aus diesem 6447,64 m langen Tunnel. Die Linie zweigt in der Nähe des Bahnhofs Sampierdarena von der neuen Hilfslinie der Giovi, in der Meereshöhe von 27,96 m ab und bewegt sich am südlichen Gehänge der Apenninen fortwährend mit 16 ‰ steigend hinauf. Den





Das neue Parlaments-Gebäude in Budapest.

Architekt: Prof. *Emerich Steindl* in Budapest.

Perspektive von Süd-West.

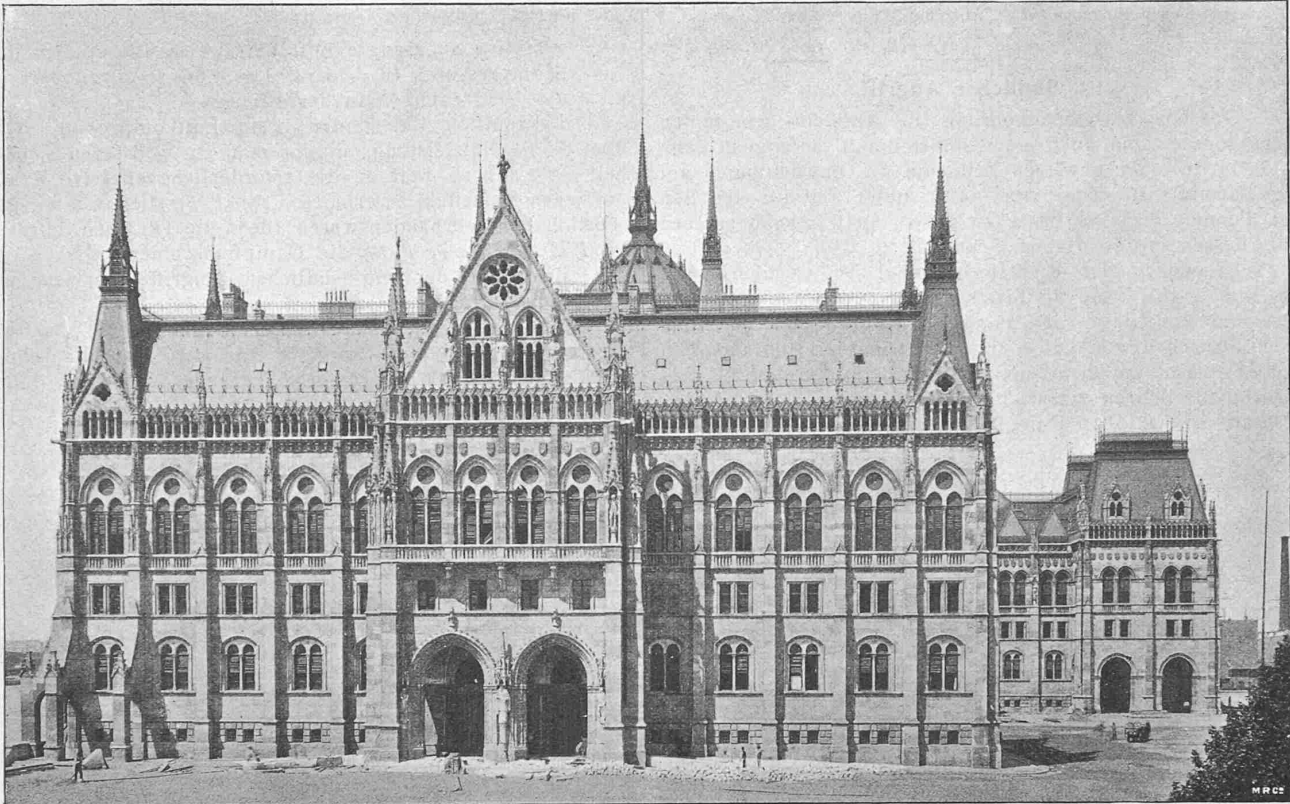
Nach einer Photographie von *K. Divald* in Budapest.

Typ. *Zürcher & Furrer* in Zürich.

Aetzung von *Metsenbach, Riffarth & Cie.* in München.

## Das neue Parlamentsgebäude in Budapest.

Architekt: Prof. Emerich Steindl in Budapest.



Photogr. von Erdélyi in Budapest.

Ansicht der Südfront.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth &amp; Cie. in München.

Gebirgsrücken durchbricht sie vermittels des Tunnels Turchino, in welchem, wie schon erwähnt, das Gefälle auf  $12\text{‰}$  herabgeht, und kommt auf der andern Seite des Berges wieder zum Vorschein, indem sie hier den höchsten Punkt ( $355,32\text{ m}$ ) der ganzen Linie erreicht. Sie verlässt an dieser Stelle den südlichen Abhang der Apenninen und das Becken von Gorsezio, um in das Becken des Sturaflusses hinabzu steigen, welches sich in den Po ergießt.

Die Wahl des Ueberganges ist keine leichte gewesen. Das Gesetz, welches die Linie ins Leben gerufen hatte, liess die Länge des Tunnels bis zu einem Minimum von  $5500\text{ m}$  zu. Dies ermöglichte zwar, einen höhern Punkt für die Ueberschreitung zu erreichen, indessen hätte sich ein zu gewundenes Tracé im südlichen Teil ergeben. Würde man anderseits den Durchbruch tiefer gelegt haben, so wäre der Tunnel um ein Bedeutendes länger und die Dörfer Campoligure und Masone schlecht bedient geworden. Man ist deswegen bei dem gewählten Tracé geblieben, das noch einen andern, nicht zu unterschätzenden Vorteil bot, nämlich die Möglichkeit, einen Schacht leicht abzuteufen, welcher sowohl während der Durchbohrung, als auch nachher als Wetterschacht gute Dienste leisten konnte.

## II. Allgemeines.

Die Linie passiert im ganzen 35 Tunnels von zusammen  $25,932\text{ km}$  Länge, d. h.  $26,19\text{‰}$  der Linie.

Es haben weniger als $500\text{ m}$	Länge	20 Tunnel
„ zwischen $501\text{ u. }1000\text{ m}$	„	10 „
„ „ $1001\text{ u. }1500\text{ m}$	„	2 „
„ $1946,32\text{ m}$	„	1 „
„ $3408,16\text{ m}$	„	1 „
„ $6447,64\text{ m}$	„	1 „

Die zur Bohrung verwendete Zeit für alle Tunnels betrug 601 Monate und 15 Tage; d. h. 5 Jahre und 45 Tage, was einem durchschnittlichen täglichen Fortschritt von  $0,69\text{ m}$  entspricht.

Das durchschnittene Terrain bestand vom Anfang der Linie bis weit hinunter in das Thal der Stura und noch

weiter bis zum Ausgang des Cremolino-Tunnels ( $3408\text{ m}$  Länge), mit einigen unbedeutenden Ausnahmen, aus Serpentin und Schiefergebirge (Kalk-, Talk- und Thonschiefer); im letzten Teil stiess man auf Mergel, Sand und Thongebirge.

Der längste und zugleich interessanteste von allen Tunneln ist der zwischen den zwei Portalen  $6447,64\text{ m}$  und unterirdisch  $6427,60\text{ m}$  messende Turchino-Tunnel (Fig. 1 S. 4). Da er sich auf der ganzen Länge in aufsteigendem Gefälle befindet und nach den geologischen Ermittlungen viel Wasserzufluss voraussehen liess, war man für seine Bohrung hauptsächlich auf den südlichen Angriff angewiesen. Natürlich hatte man nicht unterlassen, durch eingehende und umfangreiche geologische Untersuchungen eine genaue Kenntnis des zu durchfahrenden Gebirges zu gewinnen. Dieselben sind von dem berühmten Geologen, *T. Taramelli*, Professor der Universität Pavia, ausgeführt worden; seine sehr wichtige und umfassende Abhandlung mit mehreren Tafeln, samt einer andern Abhandlung von *C. Riva* über die bei der Durchbohrung vorgefundenen Gesteine, sind dem Berichte der Gesellschaft beigegeben.

Aus diesen Studien ergab sich, dass die zu erwartende Wasserführung bedeutend sein würde und dass das Gebirge meistens aus Kalk- und Talkschiefern und Serpentin besteht, was auf die Möglichkeit einer erfolgreichen Anwendung des maschinellen Bohrbetriebes zu rechnen berechnete. Dies war insofern wichtig, weil die für die Vollendung des Baues gewährte Frist auf acht Jahre festgesetzt war, und somit genügend erschien, um den Tunnel mit maschineller Bohrung auf der Südseite und mit Handbohrung auf der Nordseite in Angriff zu nehmen. In Erwägung, dass ein Schacht nach Vollendung des Tunnels als Wetterschacht vorzügliche Dienste leisten würde, entschloss man sich trotzdem, die Bohrung durch zwei andere Angriffe vom Schacht aus zu befördern.

Der Schacht wurde in einer Entfernung von  $3758,84\text{ m}$  vom südlichen Eingang abgeteuft, wie aus dem Längenprofil (Fig. 1) ersichtlich ist. In Uebereinstimmung mit diesem Programm ist der Tunnel mit folgenden, von jedem Angriffe betriebenen Strecken ausgeführt worden: