Lorenz, Otto

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 4

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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

verkehr in Frage kommen. Herr Geh. Ob.-Brth. *Stambke* hält in Uebereinstimmung mit Herrn *Bork* den Ersatz der Dampflokomotive durch eine elektrische nicht für angebracht und die Frage der Zuleitung für noch nicht gelöst. Herr *Leissner* weist auf die Schwierigkeiten hin, die bei aussergewöhnlicher Verkehrsinanspruchnahme der Bahnen deren elektrischem Betriebe erwachsen können. Es dürften Fälle vorkommen, wo man, wenn der elektrische Betrieb über die Grenze der Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sei, den Dampfbetrieb noch mit werde zu Hilfe nehmen müssen. Herr Direktor *Kolle* glaubt nicht, dass der Accumulator, so vollkommen er auch geworden sei, den Transportzwecken voll entspreche. Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes ist im Uebrigen eine Frage, die von der wirtschaftlichen Bewährung abhängt. Bei Einrichtung des elektrischen Betriebes auf grosse Entfernungen hin wird man die Anlage grosser Centralstationen und von Umformerstationen ins Auge fassen. Die Frage des Motors ist gelöst; ebenso sind die Schwierigkeiten bezüglich des Kontaktes gehoben, aber wie die Kontaktleitung durchaus sicher herzustellen ist, ist eine Frage, die noch der Prüfung bedarf. Doch wird man auch dieser Angelegenheit in nächster Zeit voraussichtlich einen Schritt näher kommen.

Konkurrenzen.

Bau einer festen Strassenbrücke über den Rhein bei Worms (Bd. XXV, S. 180). Die für diesen Wettbewerb ausgesetzten Preise sind folgendermassen verteilt worden. Ein erster Preis (10000 Mk.) an die *Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Nürnberg*, Filiale Gustavsburg, gemeinsam mit *Grün* und *Bilfinger* in Mannheim und Baurat *Karl Hoffmann*, Stadtbaumeister in Worms. Ein zweiter Preis (6000 Mk.) an Professor *Reinhold Krohn*, Direktor der Brückenbau-Abteilung der *Gutehoffnungshütte* in Sterkrade, gemeinsam mit Civilingenieur *A. Schmoll* in Darmstadt und Arch. *Bruno Möhring* in Berlin. Ferner je zwei gleichwertige dritte Preise im Betrage von 3000 Mk. a) An Professor *Frentzen* in Aachen gemeinsam mit der Brückenbau-Aktien-Gesellschaft *Harkort* in Duisburg und der Firma *A. Schneider* in Berlin. b) An die *Maschinenfabrik Esslingen* (bzw. an den Obering. der Brückenbauabteilung *Kübler*) gemeinsam mit Arch. *O. Rieth* in Berlin und der Bauunternehmung *A.* und *E. Menzel* in Elberfeld — Ludwigshafen (für die Ausführung der Fundierungsarbeiten). Drei weitere Entwürfe mit den Kennworten: «Neunzehntes Jahrhundert», «Eisenkette» und «Hessen und bei Rhein» wurden vom Preisgericht zum Ankauf empfohlen. Die eingereichten Entwürfe sind vom 23. Januar an 14 Tage hindurch im untern Saale des neuen Gebäudes der Grossh. Centralstelle für die Gewerbe (Neckarstrasse 3) in Darmstadt ausgestellt.

Rathaus in Hannover. (Bd. XXVI. S. 21, 61). Infolge eines vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover ausgehenden Antrages hat der dortige Magistrat beschlossen, für den vorgenannten Wettbewerb davon Abstand zu nehmen, dass eine Front im Masstab 1 : 100 gezeichnet werde. In der bezüglichen Bekanntmachung wird mitgeteilt, dass anstatt der ursprünglich geforderten zwei Ansichten nunmehr mindestens drei Ansichten i. M. 1 : 200 einzureichen sind.

Gymnasialgebäude mit Turnhalle in Bistritz-Naszód (Siebenbürgen). Allgemeiner vom evangel. Presbyterium ausgeschriebener Wettbewerb. Termin: 1. Mai 1896. Preise: 1200 und 800 Kr. Bausumme: 125000 fl. Ankauf eines weiteren Projektes zu 600 Kr. vorbehalten. Die Unterlagen des Wettbewerbs können von Herrn *Gottlieb Budaker*, Stadtpfarrer und Presbyterialpräses in Bistritz kostenfrei bezogen werden.

Nekrologie.

† **Otto Lorenz**, Oberbaudirektor im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist am 15. d. Mts. im Alter von 57 Jahren zu Berlin gestorben.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Der Umbau des Bahnhofes Zürich.

(Referat über die Verhandlungen der III. Sitzung vom 4. Dez. 1895, vide Bd. XXVI S. 170).

Nachdem in der Versammlung vom 6. Februar 1895 Herr Direktor *Brack* über das Projekt für den Umbau des Bahnhofes Zürich referiert hat, erläutert in der heutigen Versammlung Herr Stadtingenieur *Süss* das Projekt, welches von Seiten der Stadt Zürich aufgestellt worden ist; seine Ausführungen sollen zur Aufklärung der Schlussnahme des Stadtrates und zur weitern Begründung seines Gutachtens an denselben dienen.

Wenn der Redner sich nach dem Studium der Pläne mit dem von der N.O.B. vorgelegten Projekte nicht überall einverstanden erklären kann, indem es vornehmlich vom bahntechnischen Standpunkte aus, vielfach mit Hintansetzung der städtischen und allgemein öffentlichen Interessen behandelt ist, so hat es ihm deshalb einen ganz befriedigenden Eindruck gemacht, weil eine durchdachte Arbeit vorliegt, die etwas Ganzes bildet, und alle in Betracht kommenden Verhältnisse beurteilen lässt.

Der Stadtrat von Zürich hat, um die Frage möglichst allseitig zu prüfen, die in der Sache interessierten Gesellschaften, die zürch. kaufmännische Gesellschaft und den Verkehrsverein um ein freies Gutachten ersucht, sowie ein technisches Gutachten von den Herren Prof. Gerlich, Lauter und Weiss eingeholt. Gleichzeitig erhielt der Sprechende denselben Auftrag mit der Erweiterung, dem Bauvorstande die Forderungsbegehren und formulierten Anträge zu hinterbringen. Die Vernehmlassung des Stadtrates, in welcher das Gutachten des Stadtingenieurs vom 17. Aug. v. J. zum grössten Teil aufgenommen wurde, erfolgte am 7. September, nachdem bereits am 18. Mai das Gutachten der städt. Experten und am 30. August dasjenige der kaufmännischen Gesellschaft und der Verkehrs-Kommission eingegangen waren.

Uebereinstimmend mit den drei Gutachten enthält die Vernehmlassung des Stadtrates die Forderung, es solle das Aufnahmsgebäude, anstatt dasselbe nach dem Programme der N. O. B. an seinem jetzigen Orte zu belassen, auf das linke Sihlufer verlegt werden. In Bezug auf die Lage des Güterbahnhofes herrscht eine geteilte Ansicht. Die städtischen Experten schlagen ein neues Projekt rechts (nördlich) der Bahn vor, während das Gutachten des Stadtrates und der kaufmännischen Gesellschaft dem Projekte der N.O.B. zustimmen.

I. *Verlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer.* Das Projekt der N. O. B. will den jetzigen Bahnhof in einen Kopfbahnhof umwandeln; das wird nach den Ausführungen des Referenten nicht in befriedigender Weise zu lösen möglich sein. Die Vermehrung der Ein- und Ausfahrtsgeleise von 6 auf 12, welche von den städt. Experten als zu hoch beanstandet wurde, möchte er nicht verhindern, da es nicht Sache der Stadt sein kann, ein grossangelegtes Projekt zu schmälern. Durch ihre Anordnungen kommt aber die N.O.B. zu einer Anlage, welche für den Bahnhofquai eine Verkleinerung bedingt, die Passerelle am rechten Sihlufer eingehen lässt und die Museumstrasse zum Teil in Anspruch nimmt; damit kann sich die Stadt nie einverstanden erklären.

Ueber die Notwendigkeit eines Um- und Neubaues der *Zollbrücke* kann kein Zweifel sein und die N. O. B. hat denselben auch in ihr Projekt einbezogen; nur wäre eine Verbreiterung von 9 auf 20 *m* notwendig. Die Sihl soll behufs Anlegung von 12 Geleisen auf eine Breite von 120 *m* überdeckt werden. Bei der geringen Höhendifferenz von Sihlhochwasser und Unterkant-Eisenkonstruktion von bloss 40 *cm* und bei der Gefahr, dass ein Eisstoss bis hieher getragen werden könnte, ist dies unzulässig. Es müsste jedenfalls die Eisenkonstruktion gehoben werden, was grosse Kosten verursachen würde.

Die Verbindung des Kasernenquais mit dem Sihlquai ist durchaus notwendig. Die jetzigen Zustände, wie sie durch das Projekt der N. O. B. festgelegt wurden, sind ein Hemmnis der baulichen Entwickelung und Ausgestaltung Zürichs. Weder eine Ueber-, noch eine Unterführung könnte befriedigen und dem Verkehre entsprechen.

Ein befriedigendes Resultat kann nur erreicht werden durch Verlegung des Bahnhofgebäudes, wo nebst dem Kasernenquai auch die Ueberbrückung der Sihl zur Verbindung mit dem rechts gelegenen, neuen Bahnhofplatz nach der Altstadt leicht erstellbar ist.

Redner resümiert seine Ausführungen dahin: Durch die Umbauten und Erweiterung des Bahnhofgebäudes rechts der Sihl, die Herstellung eines genügend grossen Platzes an der Ostseite des Bahnhofsgebäudes durch Zurücklegung der Ostfassade, die Brückenbauten an der Sihl und die Tragung der Mehrkosten einer Strassenüberführung zur Verbindung der Kasernenstrasse mit dem Sihlquai erwachsen der N. O. B. solche Kosten, dass sie keine zu grossen Opfer bringen muss, um das Bahnhofgebäude an jenen Ort zu bringen, wo es hingehört und für immer ruhen kann. Es wäre dies ein grosser Beitrag zu der modernen Entwickelung Zürichs, ein Denkstein für die Zukunft, der sowohl der N.O.B. als der Stadt zur Ehre gereichen würde.

Was die Behauptung anbetrifft, der Raum zwischen dem rechten Sihlufer und der Langgasse sei zu kurz für einen unbeschränkten Betrieb,