

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 21

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

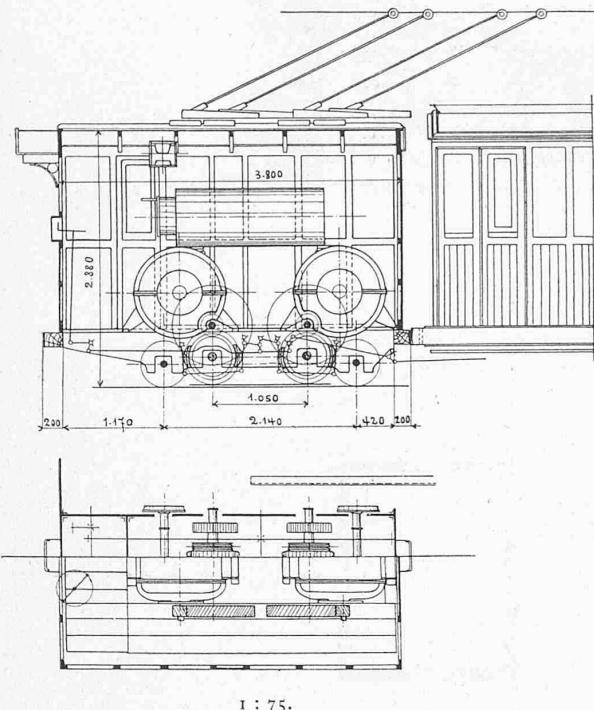
Download PDF: 20.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schnee sehr ausgesetzten Gegenden am besten bewährt hat. Das Stationsgebäude Zermatt ist, um dem Ganzen mehr Form und Ansehen zu geben, mit Schieferdach gedeckt, ebenso das Turbinenhaus, dessen Konstruktion ein Sprengwerk bedingte. —

Gornergratbahn. — Elektrische Lokomotive.

Fig. 33. Längenschnitt und Grundriss.



1 : 75.

Die Bauarbeiten der Linie sind soweit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung auf 1. Juli d. J. erwartet werden kann.

Aus diesen uns von der Bauunternehmung Haag und Greulich in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellten Mitteilungen und Plänen geht hervor, dass beim Bau der Gornergratbahn alle bei Bergbahnen gemachten Erfahrungen, auch in betriebstechnischer Richtung zu Rate gezogen wurden, und dass die beschriebene Bergbahn mit grösstmöglicher Betriebssicherheit eine bis jetzt unerreichte Leistungsfähigkeit bei geringen Betriebskosten verbindet.

Gornergratbahn. — Elektrische Lokomotive.

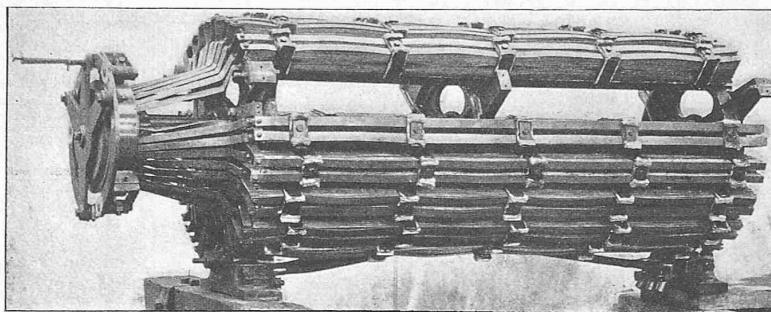


Fig. 34. Widerstand der zwei 90 P. S.-Motoren.

Wettbewerb für ein Bürgerasyl der Stadt Schaffhausen.

Gutachten des Preisgerichts.

II. (Schluss.)

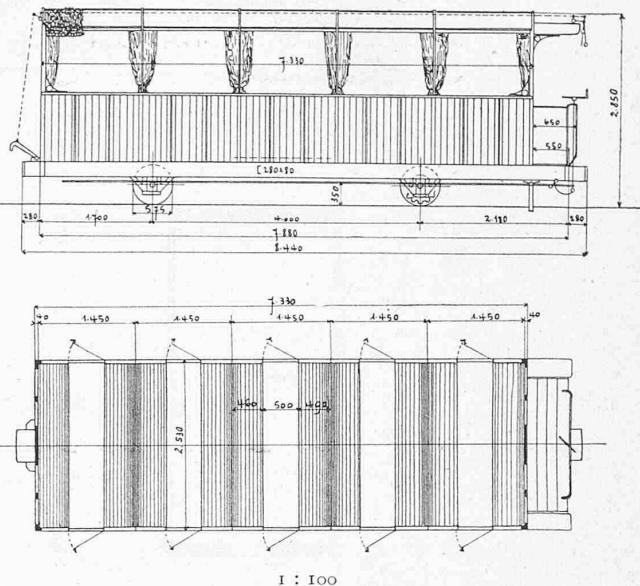
Nr. 26 mit guter, knapper Grundrissbildung und Richtung der Hauptfassade gegen Osten, durchgehendem Korridor von Süd nach Nord und Zugang von Osten. Auf der Südseite findet sich kein zweiter Zugang vor. Die Veranda ist nicht ungünstig disponiert, dagegen ohne Schutz gegen Norden. Das Büro ist zu klein, die Krankenzimmeranlage falsch verstanden; der Speisesaal ist nach Süden gelegt und es hätte diese Lage

mit Vorteil für Pensionärr Zimmer benutzt werden können. Das Amtszimmer ist zu eng und tief. Zur besseren Beleuchtung einzelner Korridor-Partien müssten die geschlossenen Treppenhauswände gegen den Korridor zu öffnet werden. Der Saal mit Büro und Wäschezimmer, als Erdgeschossanbau projektiert, würde die Fassadenwirkung sehr beeinträchtigen. Die Ostfassade ist gut gruppiert, der Sockelunterbau jedoch, um geringen Kubikinhalt zu bekommen, zu niedrig bemessen, das weitausladende Dachgesims aus demselben Grunde unmittelbar über den Fensterstürzen angesetzt worden, wodurch die Beleuchtung der betreffenden Zimmer Einschränkung erlitt.

Nr. 27 weist ebenfalls eine im allgemeinen gute, dagegen etwas

Gornergratbahn. — Offener Personenwagen.

Fig. 35. Ansicht und Horizontalschnitt.



1 : 100

große Anlage mit Entwicklung der Hauptfront gegen Osten, Mittelgang und Flügel gegen Süden auf. Die Verwaltung ist nicht sehr günstig disponiert, wie auch der Saal gegen Süden mit vorgelegter Veranda. Da aber der Saal seine Längenrichtung als Frontseite hat und an und für sich reichlich beleuchtet ist, so dürfte diese Anordnung im vorliegenden Falle noch zulässig sein. Büro und Wäschezimmer sind zu gross angelegt, wie auch die Treppenanlagen über Bedürfnis hinausgehen. Die architektonische Behandlung wirkt in ihrer Gesamterscheinung recht frisch und wird der Bestimmung des Hauses gerecht.

Nr. 31. Hier hat man einen Grundrisstypus vor sich, der nur in zwei Projekten vertreten ist. Es ist eine Anlage mit abgeschrägter Ecke, die symmetrisch zur Halbierungslinie des von den Richtungen der Zugangsstrassen gebildeten Winkels durchgebildet ist, mit je einem Eingang von der

Ost- und von der Südseite. Die Zimmer liegen sämtlich gegen Osten und Süden. Die Gesamtanlage ist gut, weist jedoch bei genauerer Prüfung verschiedene, nicht leicht zu beseitigende, fehlerhafte Dispositionen auf. So laufen die Eingänge gegen die Wände der Korridore und es ist die Treppenlage für den Eintretenden vollständig verborgen. Der Speisesaal hat eine unschöne, zu langgestreckte Form. Eine Veranda findet sich in vorliegendem Entwurf nicht vor, sondern nur eine Terrasse angedeutet, welche an der projektierten Stelle unstatthaft ist, indem durch dieselbe der Küche ihr so notwendiges Licht entzogen würde. Die Krankenzimmeranlage ist missverstanden in zwei Stockwerken angelegt. Der Bau in seiner Gesamterscheinung ist gut gegliedert, zeigt aber in seiner Detaildurchbildung wenig Geschick. So wirken die Turmaufsätze nicht besonders schön, ab-

gesehen davon, dass dieselben gar nicht motiviert sind; ebenfalls sind die Giebelbildungen nicht gelungen.

Nr. 33 ist die zu Nr. 31 verwandte Anlage, die wie jener Entwurf im allgemeinen als gut bezeichnet werden kann. Hier veranlasst Bedenken

Küchenanlage ist durch Mauerpfeiler erschwert und die Beleuchtung nach der Tiefe ungenügend. Die Weinkeller sind nach Süden gelegt. Die Fassade ist viel zu aufwendig und trägt den Charakter eines Fremden-Hotels.

Nach genauer Vergleichung der hier im Speciellen erörterten Projekte

Gornergratbahn. — Stationsgebäude Gornergrat.

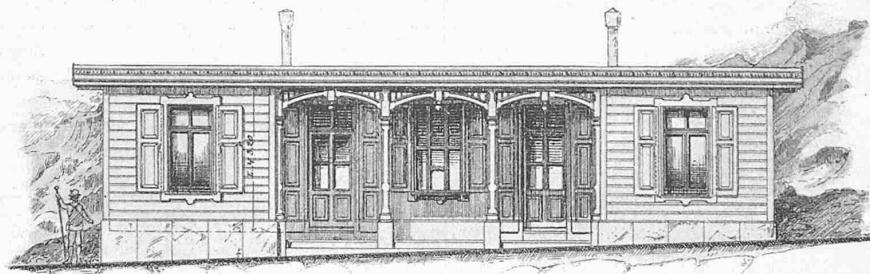


Fig. 37. Ansicht gegen die Bahn.

I : 150

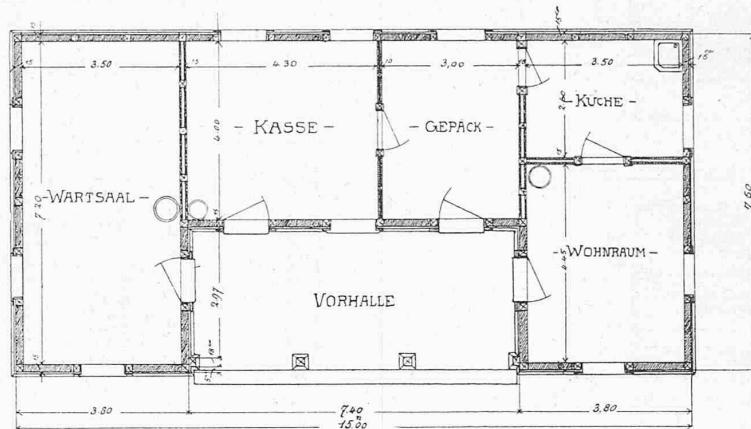
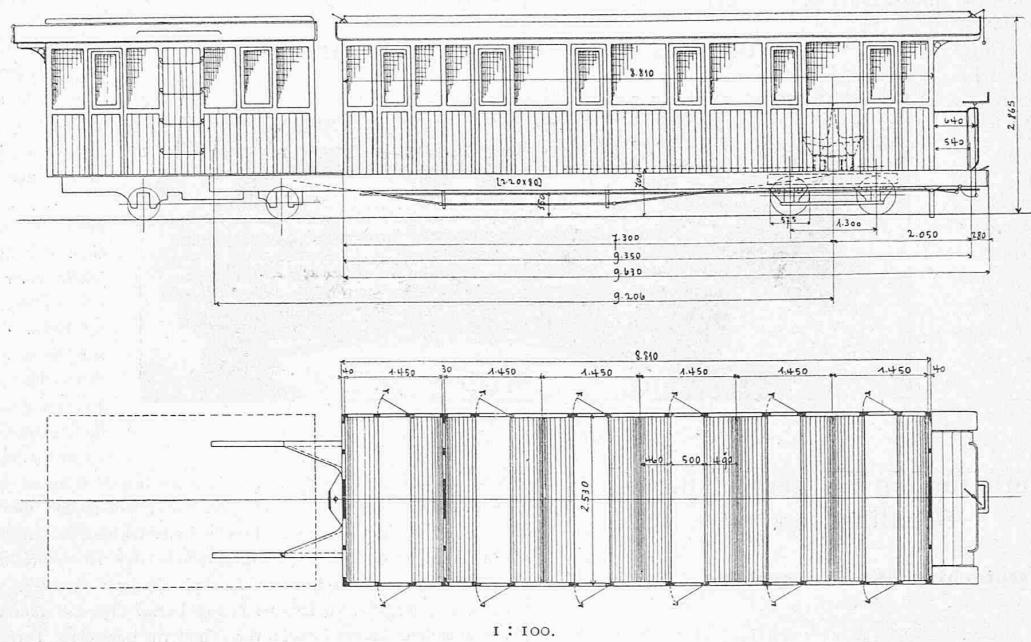


Fig. 38. Grundriss.

1 : 150

Gornergratbahn. — Geschlossener Personenwagen.

Fig. 35. Ansicht und Horizontalschnitt.



I : 100

die Anlage des Speisesaales mit Erdgeschoss-Ausbau, der einfach seinen Ausgang unter dem Terrassendach findet. Die Veranda ist vor dem Saal und Pensionärräumen gelegen, eine Anordnung, die ebenfalls unstatthaft ist, wie auch die durchlaufenden Balkone im ersten Stock. Der Verkehr in der

und Abwägung aller Vor- und Nachteile derselben wurden die Projekte Nr. 2, 4, 22, 27 den andern vorangestellt und für die Prämierung ausgewählt. In einer Schlussberatung wurden letztere klassifiziert und der zur Verfügung stehende Prämienbetrag von Fr. 2500 wie folgt verteilt:

Die elektrische Zahnradbahn auf den Gornergrat.

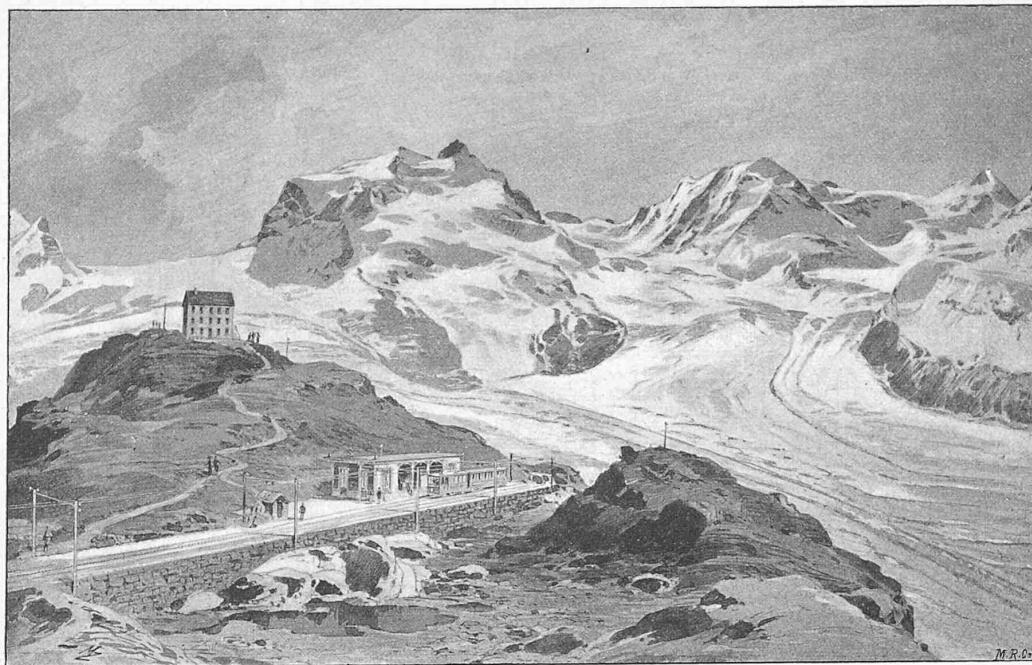


Fig. 38. Station Gornergrat.

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| I. Preis Fr. 1000 Nr. 4 | Motto «Bürgerheim». |
| II. » » 700 » 22 » | «Caritas.» |
| III. » » 400 » 2 » | «Ruhe.» |
| III. » » 400 » 27 » | Zwei blaue Kreise. |

Als Verfasser dieser Projekte ergaben sich bei Oeffnung der angegebenen Couverts:

- | | |
|---------------------|--------------------------------|
| Motto «Bürgerheim» | Emil Friolet in Zürich. |
| » «Caritas» | Meili-Wäpf in Luzern. |
| » «Ruhe» | A. Eisenring in Basel. |
| » Zwei blaue Kreise | G. und J. Kelterborn in Basel. |

Die unterzeichneten Experten übergeben Ihnen hiemit den Bericht mit der Bemerkung, dass das an erster Stelle prämierte Projekt ohne grosse Abänderung sich vorzüglich für die Ausführung eignen würde. Dasselbe wird nicht bloss als Grundlage für einen schönen und zweckmässigen Bau dienen, sondern zugleich auch mit den relativ geringsten Kosten auszuführen sein.

Hochachtungsvoll

Die Experten:

H. Reese. J. Pfeiffer.
W. v. Waldkirch-Neher.

Miscellanea.

Die Eröffnung des neuen Haupt-Personen-Bahnhofes in Dresden-

Altstadt. Der neue Haupt-Personen-Bahnhof in Dresden-Altstadt ist am 16. April d. J. eröffnet worden. Mit dem Bau des Bahnhofes, der als Kopfstation für die Hof-Dresden-Görlitzer und als Durchgangsbahnhof für die Leipzig-Bodenbacher Hauptlinie gedacht ist, wurde, wie wir der «Dresdener Eisenbahn-Ztg.» entnehmen, im Jahre 1892 begonnen. Bereits im Jahre 1895, am 18. Juni, konnte die jetzige Südhalde interimistisch für den Personenverkehr in Betrieb genommen und der alte böhmische Bahnhof abgebrochen werden.

Der neue prächtige Bahnhof, dessen Bau nur unter den grössten Schwierigkeiten und unter Aufrechterhaltung des vollen Betriebes der einmündenden frequenten Staatsbahnenlinien ausgeführt wurde, vereinigt ein Hoch- und Tiefbahnsystem derart, dass die Tiefgeleise für die Chemnitzer und Görlitzer Linien zwischen den zwei Hochbahnen, eine südliche von Leipzig nach Bodenbach und die andere nördlich von Bodenbach nach Leipzig eingebettet sind. Da die Tiefgeleise den Kopfbahnhof bilden, schliesst sich an den Kopfquerbahnsteig das zwischen den Hochbahnen mit der Ostfront nach der Pragerstrasse gerichtete Bahnhofshauptgebäude an.

Das Hauptgebäude hat fünf Eingänge. Die grosse Haupt-(Kuppel)-Halle enthält 12 Fahrkartenschalter, gegenüberliegend die Gepäckannahmeschalter; an den rechts und links abzweigenden Hallenteilen unter den Hochbahnen liegen weitere vier Fahrkartenschalter und zwei Gepäckschalter. Die Gepäckausgaben befinden sich in längs der Wiener- und Bismarckstrasse angeordneten Korridoren. Von der Haupthalle führt eine grosse Verbindungshalle nach dem grossen Querbahnsteige; zu beiden Seiten liegen hier die grossen Wartesäle, südlich 1. und 2. Klasse, nördlich 3. Klasse. Bedürfnisanstalten, Toiletten, Bäder, Portier- und Friseurräume, Handgepäck- und Packetfahrtenschalter, Aufenthalts-, Damen-, Krankenzimmer, Polizei-, Steuer- und Bahndiensträume, Depeschenannahmen etc. sind in denkbar vollständigster Weise angeordnet. Für sonstige Zwecke sind ferner vorhanden 32 elektrische Aufzüge, davon sind zwei für den königlichen Hof bestimmt, 11 dienen dem Gepäckverkehr, 7 dem Postverkehr und 12 zur Fahrkartenschrank-Beförderung. Für die Reisenden der beiden Hochbahnhallen, Süd- und Nordhalle, sind im ersten Stockwerk ebenfalls Restaurantsräume vorgesehen. Hier befinden sich ferner zwei geräumige, schön ausgestattete Speisesäle mit Ausgängen auf eine Quergalerie in der grossen Mittelhalle. Zu den Hochbahngleisen führen in der Süd- und Nordhalle je sechs Treppenaufgänge, welche dem stärksten Personenandrang genügen werden. Die bereits jetzt im Betriebe befindliche Osthallenanlage erhält ebenfalls vier Treppenaufgänge, drei davon sollen zumeist nur dem Sonntagsverkehr der sächsischen Schweiz dienen. Vom 1. Mai, mit Einführung des Sommerfahrtenplans, laufen täglich rund 300 Personenzüge im neuen Bahnhofe ein und aus; davon kommen allein 150 auf die Verbindungsbaahn nach Neustadt. Hierunter befinden sich 41 Schnellzüge aller Richtungen.

Mit der Betriebsübergabe des neuen Haupt-Personen-Bahnhofes ist die Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen links der Elbe im wesentlichen zum Abschluss gelangt. Die Kosten der Anlage des Haupt-Personen-Bahnhofes einschliesslich des Dienstgebäudes der Generaldirektion haben rd. 20,5 Millionen Fr. betragen.

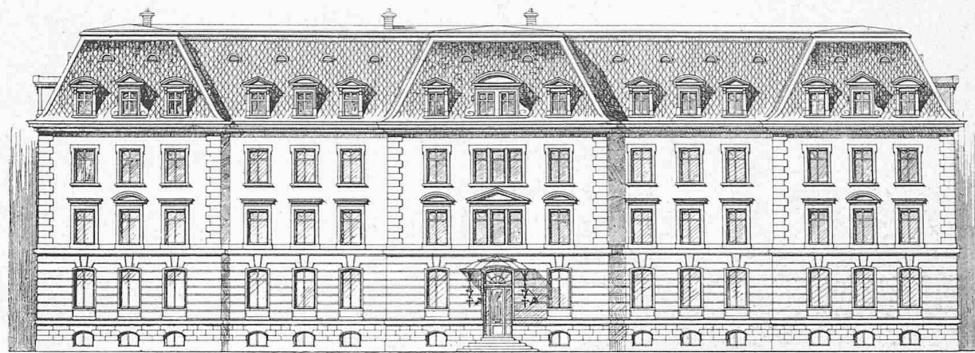
Stossverschweissung bei Strassenbahnschienen. In der letzten Sitzung des «Vereins deutscher Maschinen-Ingenieure» erörterte Herr Regierungsbaumeister *Fraenkel* das Falk'sche Verfahren, nach welchem die Schienenstösse in den Strassenbahngleisen durch Umgießen mit Gusseisen verschweisst werden, sodass thatsächlich ein ununterbrochenes Gestänge ohne Stosslücken entsteht. Dieses Verfahren wird seit einigen Monaten in Berlin versuchsweise angewendet und ist hier bereits auf 3 km Strassenbahngleise ausgedehnt worden. Wie die vorgezeigten Proben erkennen liessen, tritt eine so innige Verbindung zwischen den Schienen und dem umgossenen Gusseisen ein, namentlich in den unteren zwei Dritteln des Profils, dass das Schienengestänge praktisch einer einzigen, in der ganzen Länge

durchlaufenden Schiene vergleichbar ist. Dieselbe kann demnach etwaige Längenänderungen infolge der Temperatur-Einwirkung nicht mehr durch Verengerung oder Erweiterung der Spielräume am Stoss ausgleichen.

Schiene in die Pflasterung in mässigen Grenzen bleibt. Vor dem Umgießen der Stösse werden die Schienenenden in eine genau zu einander passende Lage gebracht; bei alten Gestängen wird der Spalt zwischen

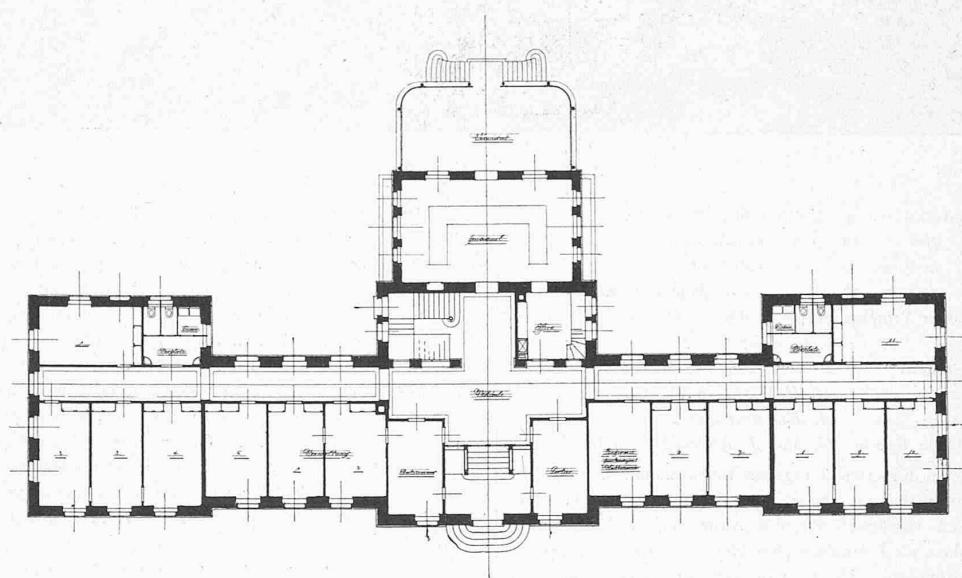
Wettbewerb für ein Bürgerasyl der Stadt Schaffhausen.

III. Preis. Entwurf von *A. Eisenring*, Arch. in Basel. — Kennwort «Ruhe».

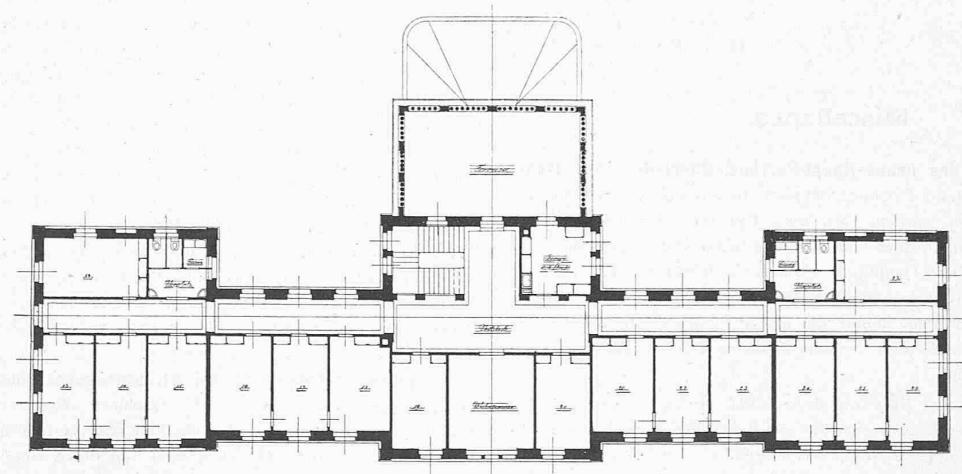


Ost- (Haupt)-Fassade.

1 : 400.



Grundriss vom Erdgeschoss.



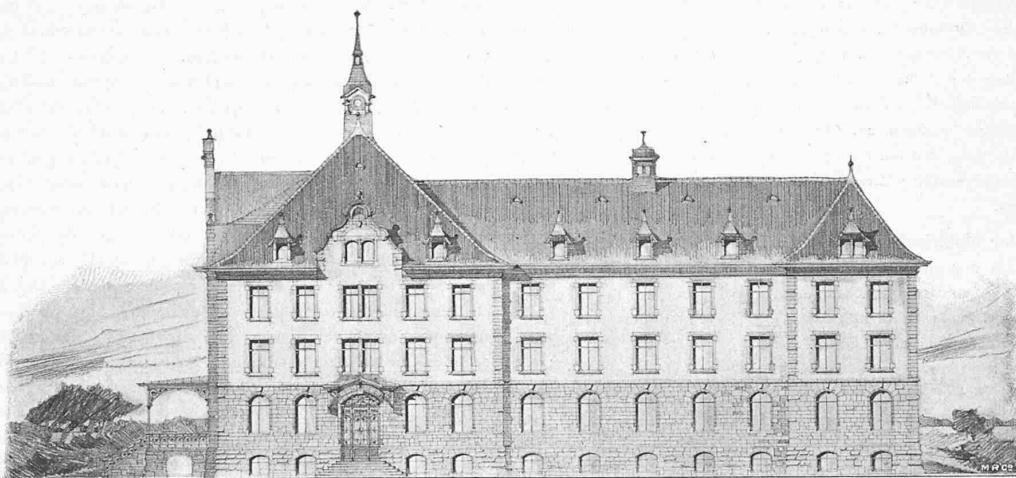
Grundriss vom I. Stock.

1 : 400.

Nach den mehrjährigen Erfahrungen bedarf es übrigens eines solchen Ausgleichs, also der Spielräume am Stoss, bei den Strassenbahngleisen nicht, weil die Temperatur-Aenderungen infolge der Einbettung der

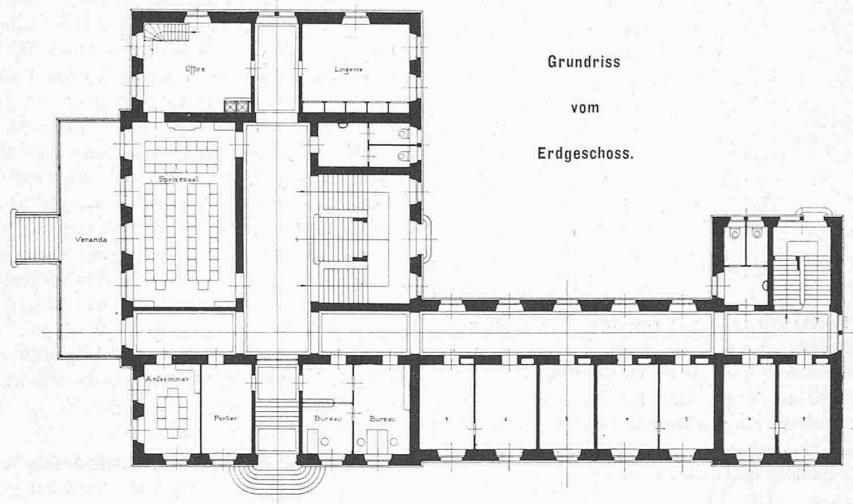
dieselben durch eine passende Blecheinlage geschlossen, bei neuen werden die Schienenenden scharf an einander gestossen. Die äussere Begrenzung für den «Gusseisenklumpen» bildet eine zweiteilige eiserne Form; das

Wettbewerb für ein Bürgerasyl der Stadt Schaffhausen.

III. Preis. Entwurf von *G. & J. Kelterborn*, Arch. in Basel. Kennzeichen: Zwei blaue Kreise.

Ost- (Haupt)- Fassade.

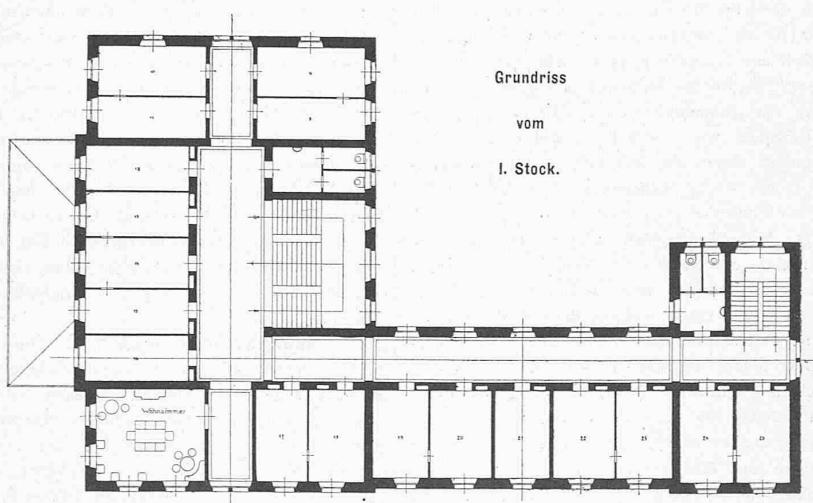
1 : 400.



Grundriss

vom

Erdgeschoss.



Grundriss

vom

I. Stock.

Grundrisse = 1 : 400.