

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

der Hochlegung wesentliche Vorzüge aufweise. Sowohl die baulichen Schwierigkeiten, wie auch jene für den Betrieb in der Bauperiode, und namentlich auch die Kosten sind bei dem Hochbahnprojekt bedeutend grösser als bei der Tieflegung, welche Alternative wiederum den Interessen der Stadt in erheblich grösserem Masse gerecht wird.

Auf den Antrag der Kommission hat nun der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein in seiner Sitzung vom 2. Februar beschlossen, das Tiefbahnprojekt auf eigene Kosten ausarbeiten zu lassen.

### Miscellanea.

**Umbau des Personenbahnhofes der Centralbahn in Basel.** Bezüglich dieser seit Jahren schwebenden Angelegenheit\*) hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 25. Januar ds. Js. folgenden Beschluss gefasst: 1. Der Personenbahnhof der Centralbahn ist in Bezug auf die Geleiseanlage grundsätzlich im Sinne des Projektes des Direktoriums der Centralbahn vom März 1895, d. h. in der Hauptsache unter Festhaltung der durchgehenden Geleiseanordnung umzubauen. Bei Ausarbeitung des Ausführungsprojektes hat die Centralbahn den Weisungen des Eisenbahndepartements betreffend einzelne Projektmodifikationen und Erweiterungen Folge zu geben, wobei namentlich darauf Bedacht zu nehmen sein wird, im Interesse des Lokalverkehrs am östlichen Ende des Aufnahmegebäudes Kopfgeleise anzubringen. Ueberhaupt ist unter Wahrung der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Anlagen auf die Interessen des reisenden Publikums thunlichst Rücksicht zu nehmen. — 2. Dem Begehren der Regierung von Baselstadt um Tieferlegung des Bahnhofes ist soweit zu entsprechen, dass die Ueberführungen der St. Margarethen- und der Pfeffingerstrasse annehmbar gestaltet werden können. Immerhin ist nur dasjenige Mass der Senkung des Bahniveaus als zulässig anzusehen, welches sich mit dem Durchgangsbahnhof verträgt. Hierbei ist verstanden, dass der Personentunnel nicht allzu tief zu liegen kommt, sowie dass der erste Perron vor dem Aufnahmegebäude vom Centralbahnplatz aus in mässiger, mit der innern Gestaltung des Aufnahmegebäudes noch vereinbarlicher Querneigung ohne Treppen erreicht werden kann. — 3. Als eine diesen Anforderungen entsprechende Vertiefung gilt die von der Centralbahn eventuell vorgeschlagene Senkung um 2,54 m. Immerhin wird der Bahnverwaltung im weitem die Verpflichtung auferlegt, zu untersuchen, ob unter Festhaltung der genannten Anforderungen eine Vertiefung bis auf 3 m als zulässig erachtet werden könne, und darüber binnen einer Frist von zwei Monaten Pläne und Profile nebst Kostenberechnungen einzureichen. Der Bundesrat behält sich vor, nach Prüfung dieser Vorlagen das Mass der Tieferlegung definitiv zu bestimmen. — 4. Bei einer Senkung des Bahnplanums im Sinne der Anregung der Schweizerischen Centralbahn um 2,54 m unter das jetzige Bahniveau, hat die Stadt Basel in die vorgesehene Senkung des Centralbahnplatzes einzuwilligen und an die Mehrkosten dieser Anlage (gegenüber den auf 9 690 000 Fr. berechneten Kosten des Centralbahnprojektes vom März 1895) einen Beitrag von 25% zu leisten. Wird eine Tieferlegung bis auf 3 m gemäss dem Begehren der Regierung als zulässig erachtet, so sind die Mehrkosten einer solchen weiteren Tieferlegung, sowie der im Zusammenhang mit letzterer allfällig nötig werdenden Erweiterung der Bahnhofanlagen und einer vermehrten Senkung des Centralbahnplatzes ganz von der Stadt Basel zu tragen. — 5. Es wird der Regierung von Basel eine Frist von drei Monaten anberaumt, um sich in rechtsverbindlicher Weise über die Annahme oder Verwerfung der obigen Beitragsbedingungen auszusprechen. — 6. Sollte die Regierung von Basel die ihr gemäss Ziffer 3 zugemutete Subvention ablehnen, so wird der Bundesrat über die Höhenlage des neuen Bahnhofes, sowie die Hauptverhältnisse der in Betracht kommenden Ueber- und Unterführungen von Strassen nach freiem Ermessen einen definitiven Entscheid treffen.

**Schweizerische Postbauten.** Ausser Bern und Schaffhausen soll auch Chur ein neues Post- und Telegraphengebäude erhalten. Ein Bauplatz ist bereits erworben und die Angelegenheit soweit gefördert, dass Vorlage und Kreditforderung für diesen Bau der Bundesversammlung schon in der Sommersession unterbreitet werden dürften.

**Eidg. Polytechnikum.** Zum Professor für französische Litteratur und Sprache am eidg. Polytechnikum hat der Bundesrat Herrn *Paul Seippel* von Genf berufen.

\*) S. Bd. XXIX S. 155.

### Konkurrenzen.

**Entwürfe für sechs Flachreliefs in der Eingangshalle des Bundesgerichtsgebäudes zu Lausanne.** (Bd. XXVI S. 177). Unter den in diesem Wettbewerb mit Preisen ausgezeichneten Künstlern wurde seiner Zeit von der eidgenössischen Kunstkommission ein zweiter engerer Wettbewerb ausgeschrieben, dessen Resultat nunmehr vorliegt. Sechs Entwürfe waren eingegangen, worunter einer von dem Verfasser eines im ersten Wettbewerb wegen Verspätung von der Beurteilung ausgeschlossenen Entwurfes, dessen Urheber jedoch gestattet war, auf seine Kosten und Gefahr, d. h. ohne Anspruch auf Entschädigung am zweiten Wettbewerb teilzunehmen. Das früher genannte Preisgericht beschloss einstimmig, der eidgenössischen Kunstkommission vorzuschlagen: die Ausführung der Flachreliefs dem Verfasser des Entwurfes «*Jugements anciens*», Herrn *Gustav Siber* von Küsnacht, Zürich, zu übertragen. Indessen verlangt das Preisgericht, dass der Künstler selbst die Ausführung in Marmor übernehme (Kostenvoranschlag 56 000 Fr.)

In dem preisgerichtlichen Gutachten heisst es von diesem Entwurf: «Das grosse Modell ist gut komponiert und verrät eine vorzügliche Auffassung und viel Verständnis des Flachreliefs; die Figuren sind eigenartig und charakteristisch empfunden, wenn auch einige Fehler in den Verhältnissen derselben auffallen, und passen vorzüglich an die gegebene Stelle. Drei der Kompositionen beschäftigen sich mit dem römischen Recht, die drei anderen mit dem germanischen. Das Preisgericht wünschte indessen etwas modernere und allgemein verständliche Stoffe und für den Fall, dass der Künstler zur Ausführung des Werkes berufen würde, empfiehlt die Jury, dass er sich zur Aufgabe setze, in seinen Kompositionen die Gerechtigkeit im Altertum, in moderner Zeit und in der Demokratie einfach und deutlich zu charakterisieren. Möge der Künstler vor allem nach Klarheit streben und rätselhaft, schwer verständliche Darstellungen vermeiden, sodass jedermann die dargestellten Ideen leicht begreifen kann.»

In Anerkennung ferner des Entwurfes «*Humanitas*» empfahl das Preisgericht, dem, wie oben erwähnt, bedingungsweise zur Teilnahme an der zweiten Konkurrenz zugelassenen Verfasser desselben, Herrn *Meyer*, seinen Mitbewerbern gleichzustellen, d. h. ihm eine Entschädigung von 1500 Franken und Rückvergütung der Transportkosten des Entwurfes zu gewähren.

### Nekrologie.

† **Ernst Bazin**, der Erfinder des in Bd. XXVIII S. 93 u. Z. beschriebenen Rollenschiffs ist kürzlich zu Paris im Alter von 71 Jahren gestorben. Während anfangs ungünstige Berichte über die Brauchbarkeit des von Bazin erbauten Schiffes in die Oeffentlichkeit gelangten, soll jetzt auf Grund der durch geraume Zeit von französischen Staatsingenieuren mit dem Rollendampfer in der Seine und in der offenen See nächst Havre durchgeführten Versuche Bazins Konstruktionsprinzip als richtig anerkannt und eine wesentliche Kraftersparnis im Vergleiche mit den gewöhnlichen Schiffsanordnungen festgestellt worden sein. Nichtsdestoweniger geht das Endurteil dahin, dass die Erfindung des Verstorbenen zwar einen recht befriedigenden Versuch, aber keineswegs die günstigste Lösung des Problems darstellt.

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

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

V. Sitzung vom 5. Januar 1892.\*)

Vortrag des Herrn Prof. Escher über

#### Unsere Wärmemotoren.

Nach einleitenden Bemerkungen und Definitionen erinnert der Vortragende daran, dass die absolute Arbeitsmenge, welche von einer Pferdestärke, wenn diese während einer Stunde wirkt, hervorgebracht wird, ungefähr 630 Kal. entspreche. Wäre demnach die Wärme uneingeschränkt in Arbeit verwandelbar, so müsste man mit 1 kg guter Saarkohle, welche einen Heizwert von etwa 7500 Kal. besitzt, eine Leistung von 11.9 P. S. eine Stunde lang erzielen können. Dem gegenüber zeigt die Erfahrung, dass z. B. bei besten Dampfmaschinen auf 1 kg Kohle höchstens 1½ P. S. pro Stunde zu rechnen sind, dass also die Dampfmaschine statt der theoretisch notwendigen 630 Kal. mindestens 5000 Kal. pro P. S. und Stunde

\*) Siehe Bd. XXXI S. 30.