

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 2

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.

Anstalt die Münch'sche Decke zur Anwendung gebracht habe und von derselben durchaus befriedigt sei; zu beachten ist, dass das Ausschalen nicht zu früh erfolge. Herr Architekt Stadler teilt sodann Berechnungen mit über die Kosten der verschiedenen Deckenkonstruktionen. Die Münch'sche Decke kommt demnach auf 14,85 Fr. p. m<sup>2</sup>. P. U.

Es folgt hierauf ein Vortrag von Herrn Ingenieur Fayod über *Bahnhofanlagen in Bukarest*.

Herr Fayod weist die von ihm ausgearbeiteten Studienpläne für ein neues Bahnhofgebäude in Bukarest vor und erläutert dieselben. Wegen allzugrosser Ueberbauung des umliegenden Geländes muss der bestehende Bahnhof verlegt werden, und zwar ist die neue Baustelle dadurch gegeben, dass das betreffende Land schon Eigentum des Staates ist. Die Terrainverhältnisse bedingen einen Hochbahnhof, wobei der Niveaunterschied zwischen dem natürlichen Boden und den Geleisen 8,5 m beträgt. Im Programm, das der Preiskonkurrenz zu Grunde gelegt war, wurde verlangt, dass das Gepäck mittels Aufzügen hinauf und hinunter befördert werden solle, dass ferner gedeckte Räume für die ankommenden Fuhrwerke zu erstellen seien; überdies wurde eine grosse Menge von Räumlichkeiten für alle möglichen Zwecke und Bedürfnisse gefordert: für die ganze Verwaltung, für Polizei, Post, Zoll, Gefangenentransport, Sanitätswesen, Baderäume u. s. w.; besondere Räume für den König und seinen Hof. Da es wohl schwerlich möglich wäre, alle so benötigten Räumlichkeiten in einem einzigen Gebäude unterzubringen, so hat der Vortragende in seinem Projekt für die Lokale der Verwaltung ein besonderes, vom Bahnhof abgetrenntes Gebäude vorgesehen. Das eigentliche Bahnhofgebäude erhält 153 m Fassadenlänge und 256 m Flügellänge, somit etwa 40000 m<sup>2</sup> überbaute Fläche; davon nimmt die 108 m weite Halle etwa 16000 m<sup>2</sup> ein. Diese Halle ist der Länge nach dreiteilig, jede Abteilung mit einer eisernen Bogenkonstruktion und das Ganze zudem noch mit einem gemeinsamen Blechdach überdeckt; ihre Höhe beträgt 23 m. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes befinden sich die Billetschalter und die Gepäckexpedition, im ersten Stock die Wartsäle und Restaurationen, alles getrennt für erste und zweite Klasse einerseits, dritte andererseits. Daneben verteilen sich die verschiedenen Diensträume auf beide Stockwerke. Mehrere Anbauten an die Flügel sind für Beamtenwohnungen bestimmt und dementsprechend dreistöckig; eine dieser Anbauten ist für die königlichen Räumlichkeiten reserviert. Der Vortragende berichtet auch einiges über den Verlauf der veranstalteten Konkurrenz und über verschiedene beim Bau der rumänischen Eisenbahnen vorgekommene Eigentümlichkeiten.

In der Diskussion weist Hr. Architekt Kuder auf die Grossartigkeit der erstprämierten Projekte hin, welche sowohl in der Gesamtanlage als in der Ausführung der Details wohl alle bisherigen Entwürfe für derartige Anlagen übertreffen dürften. S. P.

Den Schluss der heutigen Vorträge bildet ein Referat des Herrn Architekten Stadler über das *neue Variété-Theater an der Tonhallestrasse und den Neubau der Firma Jelmoli & Co. an der Sihlstrasse in Zürich*.

Herr Stadler zeigt sein Modell des Hauptsalles im Neubau des Variété-Theaters an der Tonhallestrasse vor. Das in seinen dekorativen Teilen künstlerisch ausgeführte Modell wird allgemein sehr beachtet. Als Künstler, der diesen Teil der Arbeit ausgeführt hat, nennt Herr Stadler Herrn Bildhauer Füglistler in Karlsruhe. Herr Stadler bespricht die Anlage des Zuschauerraums, wobei er namentlich durch Senken der Galerien gegen die Bühne das gute Sehen von allen Plätzen zu erreichen suchte. Dem Senken der Galerien wird auch ein Senken des Plafonds entsprechen müssen. Säulen als Träger der Galerien werden möglichst vermieden und durch Trägerkonstruktionen von der Wand aus ersetzt. Die Studien für diese Konstruktionen verzögerten bisher die Bauausführung. Sodann erwähnt Herr Stadler die Heizung und Ventilation des Saales. Es wird eine gemischte Heizung erstellt; eine N.-D.-Dampfheizung zum Temperieren des Raumes und eine Ventilationsheizung mit Lutterneuerung, die nur bei starkem Besuch funktionieren soll.

In der Diskussion sprechen sich die Herren Ingenieur Lincke, Architekt Brunner und Direktor Huber speziell über die Frage der Heizung und Ventilation aus.

Hierauf referiert Herr Stadler noch über den Neubau des Geschäftshauses der Firma Jelmoli & Co. an der Sihlstrasse-Seidengasse, unter Vorweisung von Plänen und einigen Details. (Diese Mitteilungen sind in der Hauptsache bereits in der Schweiz. Bauzeitung Bd. XXXII Nr. 20 erschienen.) In der Diskussion wird namentlich die Frage der feuersicheren Umhüllung der Eisenkonstruktionen dieses fast ganz in Eisen ausgeführten Baues besprochen.

Herr Ingenieur Hilgard bespricht eblässlich die Ausführungen ähnlicher Konstruktionen in Amerika, von wo diese Bauart nach Europa gekommen ist, und vergleicht in interessanter Weise die Angaben des Herrn Stadler mit den Erfahrungen von dort.

Herr Architekt Pflughard erklärt seine Eisenkonstruktionen und deren Isolierungen am Neubau zur «Trülle».

Herr Stadtbaumeister Geiser spricht sich über die Studien aus, die namentlich in Hamburg und Berlin angestellt wurden über die besten Methoden der Isolierung von Eisenkonstruktionen, und beleuchtet diese Frage vom Standpunkte der Feuerwehrtechnik. Herr Direktor Huber behandelt ebenfalls die Feuersicherheit der Eisenkonstruktionen und deren Isolierungen.

Schluss der Sitzung 11 Uhr 25 Min.

P. U.

### Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

#### Stellenvermittlung.

Une maison de construction et installations électriques *cherche un ingénieur-praticien* capable de diriger tout le service de montage. Connaissance de la langue française nécessaire. (1178)

*Gesucht ein Ingenieur-Assistent* auf das Bureau einer Wasserversorgung. (1179)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

| Termin     | Stelle  | Ort                                  | Gegenstand   |
|------------|---|--------------------------------------|--|
| 15. Januar | Bureau des Gemeindegeom.<br>Ed. Joos, Architekt | Töss (Zürich)<br>Schaffhausen        | Anlage von etwa 230 m Quartierstrassen im Eichlackler in Töss.   |
| 15. »      |   | Beckenstube Nr. 11                   | Zimmerarbeiten und I-Eisenlieferung für das neue Bürgerheim auf dem Emmersberg in Schaffhausen.  |
| 17. »      | Locher & Cie.                                   | Zürich                               | Zimmerarbeiten für die Hochbauten der Laufenthaler Portland-Cement-Fabrik in Zwingen.  |
| 19. »      | Jb. Angehrn.                                    | Siebenhausen<br>(St. Gallen)         | Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Neubau (Käskeller mit Speicher) der Käsereigesellschaft Siebenhausen, Gemeinde Muolen.   |
| 19. »      | Ehrensperger,<br>Kantonsbaumeister              | St. Gallen                           | Glaser-, Schreiner-, Schlosserarbeiten und Beschlaglieferung, Verputz und Malerarbeiten, Eisenkonstruktion für ein Vordach, Lieferung von zwei Aufzügen, Pflasterung, Wassereinrichtung, Anlage von Klosets und Blitzableitung im Kriegsmaterial-Depot auf der Kreuzbleiche in St. Gallen. |
| 19. »      | Kantonale Ausstellung                           | Thun                                 | Zimmer-, Dachdecker-, Spengler- und Glaserarbeiten zu den Ausstellungshallen (ohne Maschinenhalle und Wirtschaftsgebäude) in Thun.   |
| 20. »      | Gut, Ortsvorsteher                              | Schlattingen<br>(Thurgau)            | Lieferung von 160 m Cementröhren mit 30 cm Lichtweite, und Herstellung von etwa 400 m <sup>2</sup> Strassenschalen von Dornbirner Steinen für die Ortsgemeinde Schlattingen.   |
| 20. »      | G. Baumgartner, Ammann                          | Oensingen<br>(Solethurn)             | Anlage einer Wasserversorgung von etwa 4000 m Hauptleitung in der Gemeinde Oensingen.  |
| 20. »      | Vetsch, Gemeinderat                             | Grabs, z. «Löwen»<br>(St. Gallen)    | Herstellung von etwa 450 m gepflasterten Strassenschalen in der Gemeinde Grabs.  |
| 22. »      | Jos. Koch, Ammann                               | Wyden (Aargau)                       | Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Wyden.   |
| 22. »      | Gemeinderatskanzlei                             | Flums (St. Gallen)                   | Erd-, Maurer- und Pflasterarbeiten für die Anlage eines Kiesfanges und Ablaufkanals am Hagerbach bei Flums einschl. Lieferung einer eisernen Balkenbrücke von 7,6 m Lichtweite und 6,0 m Fahrbahnbreite. Gesamtvoranschlag rund 26000 Fr.  |
| 31. »      | Bureau der Bahnverwaltung                       | Balsthal, im «Rössli»<br>(Solethurn) | Sämtliche Arbeiten für neue Stationsgebäude mit angebauten Güterschuppen, Abortgebäuden und Wärterbuden für die Stationen Balsthal und Klus, sowie für die Lokomotiv- und Wagenremisen der Eisenbahngesellschaft Oensingen-Balsthal in Balsthal.   |