

Das königl. Finanzministerial-Gebäude zu Dresden: Architekten: Geh. Oberbaurat a.D. Wanckel und Landbaumeister O. Reichelt in Dresden

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band (Jahr): 33/34 (1899)

Heft 8

PDF erstellt am: 05.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21313>

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 grossen Bogen sind jeweils in 21 Felder geteilt, von welchen 16 mit Pfosten und Kreuzstreben gefüllt, die fünf andern vollwandig gehalten sind.

Je 11 Hauptträger liegen nebeneinander, die also nur 1,53 m Entfernung besitzen. Dadurch wird der Schub einerseits sehr gleichmässig auf die Pfeiler verteilt und anderseits können Längsträger entbehrt werden; die gleichzeitig den Windverband bildenden Buckelplatten können unmittelbar auf die Hauptträger und schwachen Querträger aus [Eisen verlegt werden. Die Fahrbahn ist mit über Beton verlegtem Holzpfaster gedeckt.

Die Schübe auf die Aussenpfeiler der grossen Bogen werden teilweise durch diejenigen der Korbgewölbe aufgehoben, der Gesamtdruck auf die Fundamentsohle — zweite Molasse-schicht — beträgt 10 kg/cm^2 .

Nach Berechnung der Baubehörde betragen die Kosten 1 085 850 Fr., der Eisenbedarf 1203 t.

(Forts. folgt.)

Das königl. Finanzministerial-Gebäude zu Dresden.

Architekten:

Geh. Oberbaurat a. D. *Wanckel*
und Landbaumeister *O. Reichelt*
in Dresden.

(Mit einer Tafel.)

In der an anderer Stelle dieser Nummer von Herrn Prof. Lasius besprochenen Lichtdruck-Sammlung¹⁾ „Moderne Fassaden- und Innendekorationen“ findet sich eine Darstellung der Halle des kgl. Finanzministerialgebäudes zu Dresden, die wir mit Genehmigung des Verlages in verkleinerter Autotypie auf beiliegender Tafel wiedergeben.

Eine einlässlichere Veröffentlichung des u. W. bisher noch nicht publicierten Gebäudes uns vorbehaltend, teilen wir bei dieser Gelegenheit einige Notizen aus dem Katalog der Leipziger Ausstellung 1897 mit, wo dieser bedeutende Bau in Modellen, Plänen und Photographien vorgestellt wurde.

Verfasser des Entwurfs ist Geh. Oberbaurat *O. Wanckel* in Dresden; die Ausführung leitete Landbaumeister *O. Reichelt* daselbst, von dem auch die künstlerische Durchbildung des Innern herrührt. Das Gebäude des Finanzministeriums liegt am Elbufer der Brühl'schen Terrasse gegenüber, 114,4 m über dem Spiegel der Ostsee und wurde nach 75monatlicher Bauzeit im Jahre 1896 vollendet. Die Gesamtkosten, einschliesslich der Nebenanlagen und elektrischen Beleuchtung betrugen 4 005 700 Mark bei 7178,5 m² bebauter Grundfläche, somit 558 Mark pro 1 m². Rauminhalt: von Grundsohle bis Hauptgesims Oberkante 216 082 m³, 1 m³ = 18,55 M.; von Grundsohle bis Oberfläche der Dächer 239 724 m³, 1 m³ = 16,7 Mark; von Kellerfussboden bis Hauptgesimsoberkante 178 346 m³, 1 m³ = 22,45 M.

¹⁾ Herausgeber: Prof. Jean Pape. — Gilbersche kgl. Hof-Verlagsbuchhandlung (J. Bleyl) in Dresden.

Wegen des sehr hohen Elbwasserstandes bei Frühjahrsfluten ist eine 5 m starke Fundamentschicht aus Beton zur Anwendung gekommen, um nicht zwischen dem tiefen Uferterrain und der Keller-

Prof. Jean Pape, Moderne Fassaden- und Innendekorationen.

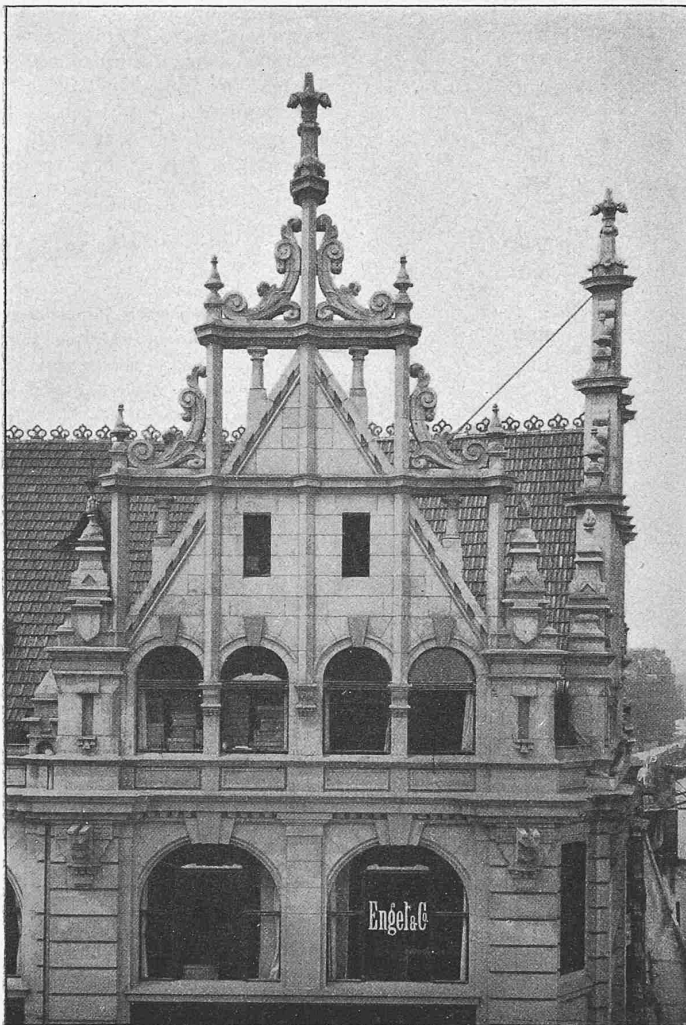


Fig. 2. Giebel vom Hansa-Haus in Berlin, Spittelmarkt 8—10.

Architekt: *Max Ravoth* in Berlin.

kappen und Kreuzgewölbe, teils als Schwemmsteingewölbe zwischen I-Trägern ausgeführt. Zu den Fussböden benutzte man in allen Expeditionen Yellowpine bezw. Eichenholz- oder Buchenholz-Riemen und Parkettböden. Für die Korridore haben Mettlacherplatten und Terrazzoböden Verwendung gefunden. In den äusseren Umfassungswänden sind die Fenster in Teakholz, nach den Höfen zu in Kiefernholz ausgeführt. Alle Thüren- und Fensterbeschläge sind massiv von Tombak; die Thüren von Oregonpineholz mit Cypressenholz-Füllung; die Korridore im Erdgeschoss und I. Stock haben Wandvertäfelung von Yellowpine-Holz erhalten. Das Dach ist ein Walmdach mit Plattform, die steilen Flächen sind mit englischem Schiefer in Kupferhaken eingedeckt, die Plattformflächen in Zinkblech. Die öffentlichen Gänge und Hallen zeigen eine reiche architektonische Behandlung unter Verwendung von poliertem Granit, Syenit, Serpentinsteine, Nassauer Marmor, Stuckmarmor und Gipsstuckbemalung in Wachsfarbe mit echter Vergoldung. Die Treppengeländer sind in reicher Schmiedearbeit hergestellt.

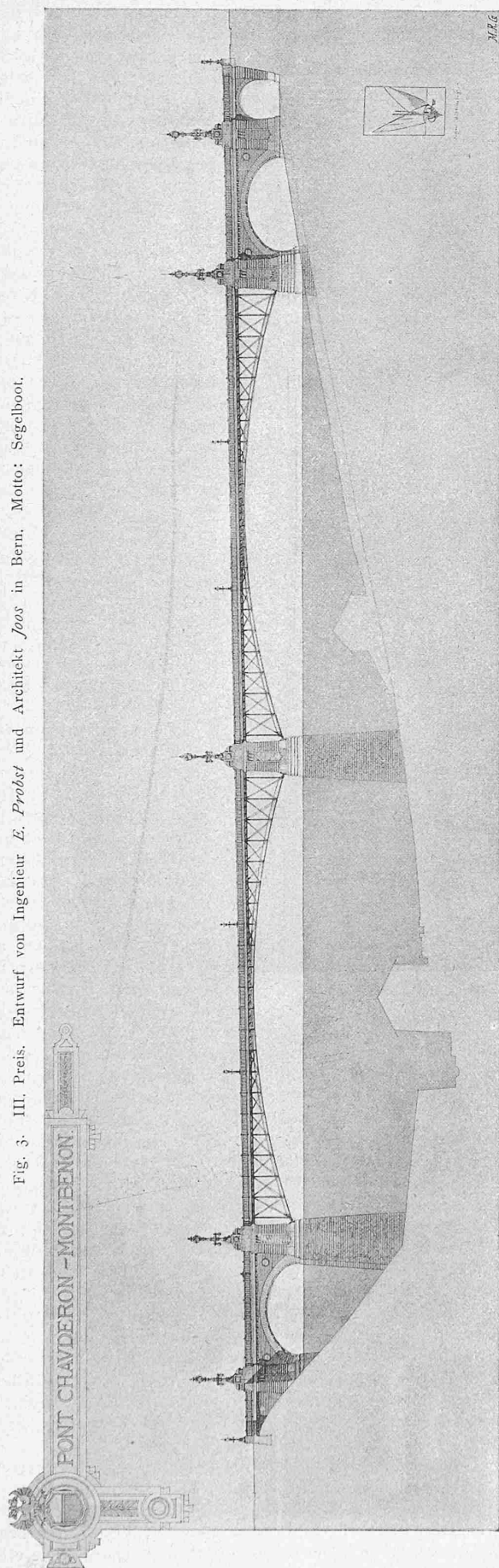
Die Ministerwohnung erhielt reiche Stuckverzierung, Wachsfarbenbemalung, Holzdecken und Wandvertäfelungen aus Oregonpine, Yellowpine und Cypressenholz. Zu den Thüren in den Repräsentationsräumen wurde poliertes Teakholz mit massiven Tombakbeschlägen verwendet. Die elektrische Beleuchtung daselbst ist teils als Deckenbeleuchtung,

Uferterrain und der Keller-sohle eine dem Durchnässen ausgesetzte Bodenschicht zu behalten. In den oben angeführten Preisen sind inbegriffen: die Warmwasserheizung für die Diensträume, sowie die Luftheizung für die grosse Oberlichthalle, die Entwässerung, Schleusen und Klärgrubenanlage, die Wasserleitung, Klosets und Pissoiranlage; die Terrasse mit Bassin auf der Elbseite, die elektrische Klingelanlage, Gasleitung für Küchen und Eingangsbureau, alles zusammen mit 309 200 M. Ferner 133 000 M. an Kosten der elektrischen Beleuchtung mit drei Gasmotoren zu 50 P. S. für 1800 Glühlampen und fünf Bogenlampen. Das Gebäude ist allseitig unterkellert, 3,55 m im lichten hoch, das I. Obergeschoss 5,70 m, das II. Obergeschoss 4,3 m hoch, das Dachgeschoss ausgebaut.

Als Material der äusseren Umfassungsmauern diente Ziegelstein mit Elbsandsteinverkleidung, die Hofumfassungswände sind mit Ziegelverblendern hergestellt. Sämtliche äusseren Architekturteile bestehen aus Elbsandstein in zum Teil reicher Ausführung; Sockel und Treppen aus Granit. Alle Zwischendecken sind massiv, teils als Cementbetonkappengewölbe, teils als Ziegel-

Der Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne.

Fig. 3. III. Preis. Entwurf von Ingenieur E. Probst und Architekt Joss in Bern. Motto: Segelboot.



Atzung von M. R. & C. in München.

Ansicht 1 : 1000.

Photographie des Originals.

teils als Kronenbeleuchtung in cuivre poli mit Kristallglasbehängen in reicher Gestaltung ausgeführt.

Die Kosten für die Gartenanlagen mit Sandstein-Einfriedigung und schmiedeisernen Gittern sowie der Granittraufplattenanlage an allen äusseren und inneren Fronten, der Bepflasterung aller Höfe und Zufahrten nebst Vorland mit bossierten Pflastersteinen und weissem Chamottewürfelpflaster belaufen sich zusammen auf 68 000 Mark; ebenso sind die Kosten für die Beschaffung des gesamten Mobiliars in Yellowpineholz mit Cypressenfüllungen und massiven Beschlägen von Messing im Betrage von etwa 330 000 M. in den obigen Einheitspreisen nicht enthalten.

Miscellanea.

Neue Wagenform für elektrische Kleinbahnen. Bei der Dresdener elektrischen Strassenbahn ist ein vierachsiger Drehgestellwagen in Betrieb, dessen Bauart eine bemerkenswerte Neuerung aufweist. Wie nebenstehende Abbildung dieser von Ing. Max Schiemann in Dresden entworfenen und in der Wagenbauanstalt von Rob. Liebscher ausgeführten Wagentype zeigt, ist das Kastengefüge durch ein offenes, von den Kästen unabhängiges Mittelstück unterbrochen, ohne dadurch den Gesamteindruck und die Zusammengehörigkeit der einzelnen Teile für das Auge und den Konstrukteur zu stören. Der Einstieg erfolgt demnach nicht vorn oder hinten, sondern nur in der Mitte, zu welchem Zwecke die mittlere Plattform entsprechend vertieft ist. Von der Plattform aus führt nochmals eine Stufe zu den Wagenkästen, Vorder- und Hinterwand des Wagens bleiben stets geschlossen. Auf der mittleren Plattform steht der Schaffner, der nicht durch den Wagen zu laufen braucht, um vorn und hinten Geld einzukassieren; der Führer hat einen von den Fahrgästen vollständig gesonderten Stand auf dem Vorderrperron, kann also in seinen verantwortungsvollen Funktionen nicht gestört werden.

Infolge der principiellen Anordnung, dass der offene Mittelteil des Wagens nur in seiner Plattform mit den Wagenkästen verbunden ist, während Dach und Seitenwand vollständig unabhängig von dem Kastengefüge sind, kann der ganze Wagen in seiner Längsrichtung beliebig tordierende Bewegungen ausführen, ohne das Kastengefüge durch Unebenheiten der Geleise stark zu beanspruchen. Zur Bremsung des Wagens dienen sowohl mechanische Bremskurbeln und Bremsklötze, als auch elektromagnetische Achsbremsen. Die mittlere Plattform, deren nur an einer Seite geöffnete Einsteigöffnung 1 m breit ist, hat kleine Ecksitze.

Der tragende Längsbalken des Wagens wird direkt von den Blattfedern unterstützt, welche ihrerseits über den Lagern befestigt sind, sodass der Hauptträger des Untergestelles als elastischer Träger ausgebildet ist, während der eigentliche Rahmen nur den Zweck erfüllt, die Achsgabeln zu führen. Der Mittelbund der Federn ist mit einem Schleifstück versehen, welches auf einer unterhalb des Wagen-Längsbalkens angebrachten Platte unter Oel schleift. Die Abdichtung des schirmartig aufgestellten Mitteldaches gegen die beiden Wagenkästen geschieht durch Uebergreifen der Dachenden und durch Anbringung von Randleisten, die ein Einlaufen von Regenwasser verhindern.

Windmotoren. Die häufigste Anwendung findet der Windmotor bekanntlich zum Pumpen von Wasser, wobei für die Tage der Windstille das Wasser in Reservoirs aufzuspeichern ist. Ueber die grösste derartige Anlage, die Wasserstationsanlage am Bahnhofe Heiligenstadt bei Wien, wurden im Oesterr. Ing.- u. Arch.-Verein gelegentlich eines „Neuerungen und Theorien der Windmotoren“ behandelnden Vortrages von Ing. Rob. Friedländer einige Daten mitgeteilt. Die Anlage besonders grosser Reservoirs am Bahnhofe war wegen der für die baulichen Herstellungen daselbst erforderlichen grossen Fundierungstiefen, 9—11 m, ausgeschlossen. Sobald das Reservoir anderwärts aufgestellt wurde, musste jedoch das Wasser auf eine Höhe von ungefähr 40 m gepumpt werden, weshalb man sich entschloss, es mittels Windmotoren hinaufzudrücken. Bei dieser Anlage beträgt der Durchmesser des Flügelrades 15 m. Ausser dem Windmotor hat man noch eine andere Fördermaschine, einen Elektromotor installiert. Trotzdem der Windmotor etwas abseits von der Donau und daher ausserhalb der herrschenden Windrichtung Aufstellung fand, hat derselbe von der Eröffnung der Stadtbahn (1. Juni) bis Ende Dezember 1898 40 000 m³ Wasser in das Reservoir gepumpt; da sich die Kosten des Pumpens mit dem Elektromotor auf etwa 6,25 Cts. per 1 m³ stellen, so wurde durch Anwendung des Windmotors in einem halben Jahre der Betrag von 2500 Fr. erspart.



Halle des königl. Finanzministerial-Gebäudes in Dresden.

Architekten: Geh. Oberbaurat a. D. *Wanckel* und Landbaumeister *Ottomar Reichelt* in Dresden.

Prof. Jean Pape. Moderne Fassaden- und Innendekorationen.