

eines Damenzimmers von 26—27 Quadratmetern und eines Kabinets neben dem Damenzimmer von 11—12 Quadratmeter Grundfläche zu vergrössern, wohingegen die auf dem Plane mit Nr. 11 u. 12 bezeichneten Räumlichkeiten mit zu dem Wartsaal zweiter Klasse gezogen werden können.

- c) Für den Produktenverkehr sind Nebengeleise von 250 bis 300 Meter nutzbarer Länge erforderlich, nebst einer Centesimalwage und einer Laderampe für Quader und Bauholz.
- d) Der Verkehr mit Frachtgut bedarf eines Güterschuppens, welcher 450 bis 500 Quadratmeter Lager-raum und vier Expeditionszimmer von (zusammen) 70—75 Quadratmeter Grundfläche enthält, ferner Geleise zum Aufstellen und Laden der Güterwagen, sowie zum Ordnen der Güterzüge von 650 bis 700 Meter nutzbarer Länge. Bei Herstellung dieser Anlagen ist zu berücksichtigen, dass auf der Hauptbahn Güterzüge von 110 bis 120 Axen vorkommen.
- e) Für den Maschinendienst wird nach Eröffnung der Zweigbahn eine Lokomotivremise mit vier Maschinen-ständen erforderlich sein, in deren Nähe eine Cokeladebühne, Reinigungsgruben u. s. w. anzulegen sind. Der auf dem Plane mit Nr. 36 bezeichnete Cokeraum ist entbehrlich und kann nach Bedarf beseitigt werden. Die Wasserstation links vom Hauptgebäude, der Wagenschuppen, die Laderampe und die Nebengebäude können unverändert beibehalten werden. Die auf dem Plane gezeichneten Ueberfahrten dürfen nicht verlegt werden. Ausser diesen Ueberfahrten sind in einer Entfernung von 650 Meter von der Mitte des Hauptgebäudes an gemessen, weder rechts noch links von demselben andere Ueberfahrten vorhanden. Es ist ebenes Terrain anzunehmen, welches die Bahnhofserweiterung nach allen Seiten gestattet, auch sind die Gradienten der Hauptbahn sowohl, wie diejenigen der Zweigbahn in der Nachbarschaft des Bahnhofs horizontal. Die Entwässerung der Bahnhofsplanie ist nach dem auf dem gegebenen Situationsplane mit W. W. bezeichneten Wasserzuge zu beschaffen.

Die Preisbewerber haben folgende Arbeiten einzuliefern:

- 1) Eine Skizze des Bahnhofplanes im Massstab von 1:1000, in welcher die vorhandenen Geleise, Gebäude u. s. w. mit schwarzer, die neu hinzukommenden mit rother Farbe — ohne Berücksichtigung der Details — anzudeuten sind.
- 2) Einen vollständig durchgearbeiteten Situationsplan des Bahnhofs im Massstab 1:500, aus welchem sämtliche Geleis- und Weichenanlagen, die Grundrisse der Gebäude, die Entwässerungskanäle, die Wegeanlagen, die Einfriedigungen u. s. w. zu ersehen sind. Die Zeichnungen sind nach Metermass zu arbeiten.
- 3) Eine schriftliche Motivirung des Projects, in welcher namentlich hervorzuheben ist, welche Weichen die von den verschiedenen Richtungen ankommenden und die nach den verschiedenen Richtungen abfahrenden Personen- und Güterzüge zu passiren haben werden.

Die Fachschule erhielt zwei Bearbeitungen dieser Aufgabe, welche folgende Beurtheilung fanden:

Die erste Arbeit mit dem Motto: „Doch mit des Geschickes Mächten ist kein ewiger Bund zu flechten“ entspricht im Allgemeinen dem gestellten Programm, sie leidet jedoch an unterschiedlichen Mängeln, von denen die wesentlicheren folgende sind:

Geleise und Gebäude des Bahnhofs sind in allzu gedrängter Weise gruppirt, es ist nicht der nöthige Raum für Geleiserweiterungen, welche bei zunehmendem Verkehr erforderlich werden, offen gehalten, und es wären auf einem Güterbahnhof, wie solcher projectirt ist, kaum irgend welche Rangirarbeiten ohne Berührung der Hauptgeleise vorzunehmen.

Die Geleise des Bahnhofs sind ferner so gelegt, dass der rechts vom Hauptgebäude belegene Fahrweg dieselben in höchst nachtheiliger Weise durchsetzt.