

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 14

Artikel: Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4781>

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: 23.02.2026

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

in Bezug auf Bahnbetriebssicherheit vollständige Beruhigung, während dies für das uns als Beilage 5 am 20. Januar vorgelegte Project nicht in genügendem Masse der Fall ist.*)

Möchten Sie, hochgeachtete Herren, unserer vollkommenen Hochachtung versichert sein.

Zürich, den 13. Februar 1876.

Die Expertencommission:
Culmann. *G. Gränicher.*
Albert Heim, Prof. *W. Hellwig.*
Fr. Lang, Rector.

* * *

Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia.

Architectur.

Mit gegenwärtigem Aufsatze möchten wir versuchen, unsern Lesern ein Bild der Beschickung der Ausstellung in Philadelphia durch unsere schweizerischen Architekten zu geben. Dass dieses Bild kein ganz vollständiges sein kann, braucht nicht noch gesagt zu werden, indem wir uns, was bildliche Darstellung betrifft, auf Grundrisse und Schnitte beschränken, uns auch der Kritik enthalten müssen, dagegen dürfte diese Publication an Werth dadurch gewinnen, dass sie unsere öffentlichen Gebäude (denn meistens Pläne solcher waren ausgestellt) einem weiten Kreise bekannt macht, so dass uns die Ausstellung, so weit entfernt und vielleicht unerreichbar sie uns auch ist, doch auf indirectem Wege eine Anschauung und Vergleichung, wenn auch in engem Rahmen, gestattet.

Um möglichst vollständig sein zu können, bitten wir diejenigen unserer Fachgenossen, an die wir noch nicht persönlich die Bitte um gefällige Ueberlassung von Plancopieen der von ihnen ausgestellten Pläne richten könnten, durch diese Zeilen angelegenstlichst um gefl. Unterstützung unseres Vorhabens, indem wir sie zum Voraus unseres besten Dankes versichern.

Vorerst sei noch bemerkt, dass es uns sehr schwierig wurde, das Material zu unserm Aufsatze zusammen zu bringen, indem der Catalog der Ausstellung es beinahe unmöglich macht, die Aussteller von Plänen, die hierher gehören, herauszufinden. — Im Allgemeinen wurden viel mehr architectonische Pläne ausgestellt, als man eigentlich glaubt, denn was im Catalog unter dem unergründlich tiefsinnigen Titel: „Physicaler, Socialer und Moralischer Zustand des Menschen“ aufgeführt wird, ist der kleinste Theil des Materials. Unter Architectur ist gar nichts Architectonisches ausgestellt, dagegen liegt in der Schulausstellung unter dem Titel: „Berichte und Pläne“ jedenfalls mancher Schatz verborgen, den die amerikanischen Schulmänner wohl kaum heben werden.

I.

Cat. No. 269. J. J. Stehlin, Architect in Basel.

Die von Herrn J. J. Stehlin, Architect in Basel eingesandten Pläne des Schulgebäudes, des Theaters und der Kunsthalle beziehen sich auf eine Gruppe von Gebäuden, welche in den letzten Jahren auf dem Areal des ehemaligen Steinenklosters, dem heutigen Centrum der Stadt, entstanden sind.

Die schon früher beabsichtigte Vertheilung dieses Areals wurde längere Zeit hinausgeschoben in Folge der ungünstigen Lage des Theater-Gebäudes in der Mitte des disponiblen Terrains, welche die Gewinnung eines grossen zusammenhängenden Bauplatzes für das Schulgebäude unmöglich machte; anderseits konnte und wollte man das im Jahre 1830 von Architect Berri in edler Architectur erbaute Theater nicht ohne Weiteres dem Untergang weihen.

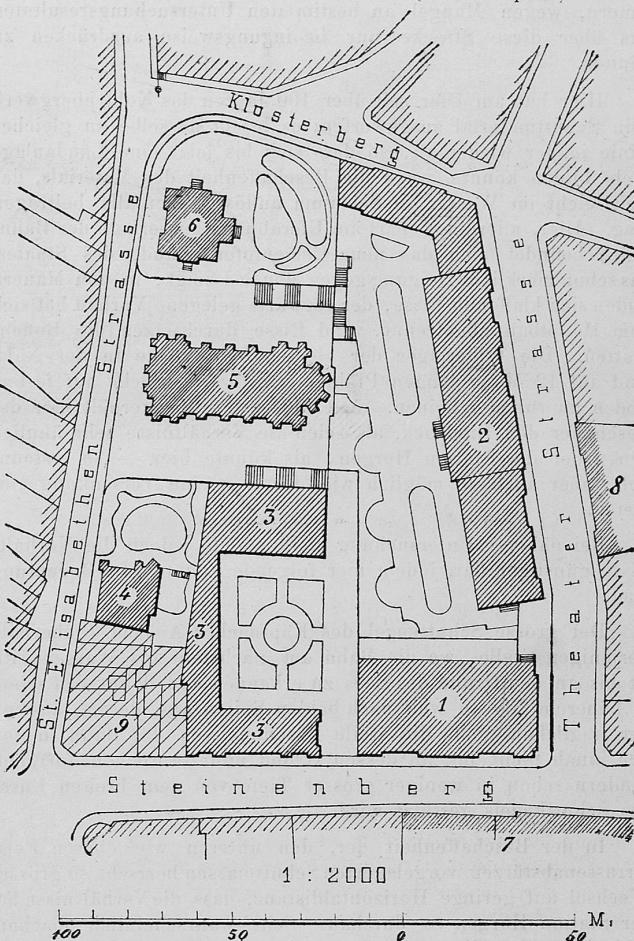
* In dem zur Ausführung bestimmten, dem schweizerischen Bundesrathe vorgelegten und in der Gemeinde Horgen publicirten Plane der dortigen Station ist die Breite der letztern nach der Anregung der Experten durch Weglassung des äussern Geleises reducirt worden. — Zudem waren die Resultate der hier seit Erstattung des Gutachtens fortgesetzten Untersuchungen zu Friedenstellend, so dass die genügende Sicherheit kaum mehr bezweifelt werden kann. Die Bohrungen in Käpfnach sind zur Zeit noch nicht auf die nötige Tiefe vorgerückt. Bis jetzt haben sich indessen dabei keine Resultate ergeben, welche zu Besorgnissen Veranlassung bieten könnten.

Zürich, den 15. März 1876.

A. Heim, Prof.

Die Lösung fand sich endlich in dem beigegebenen Situations-Plan, welcher die Verwendung des alten Theaters als Flügel des neuen Schulgebäudes mittelst gänzlichen Umbaues, immerhin aber mit Beibehaltung der Umfassungs-Mauern und des Daches in Aussicht nahm und eine den verschiedenen Bedürfnissen entsprechende Vertheilung des Areals ermöglichte.

Steinenkloster-Areal in Basel. — (Situationsplan.)



Das Stadt-Theater.

Nachdem das alte Theater im April 1873 geschlossen und seiner neuen Bestimmung übergeben war, wurden noch im Herbste desselben Jahres die Fundamente des Neubaues gelegt, dessen Eröffnung am 4. October 1875 stattfand.

Bei Feststellung des Projetes musste in erster Linie das limitierte Budget der Theater-Gesellschaft in Betracht kommen, welches von vornherein hinsichtlich der Dimensionen des Gebäudes wie auch für dessen architectonische Ausstattung ganz bestimmte Schranken zog.

Ausserdem hatte man mit der nicht gerade günstigen Eigenthümlichkeit des an zwei Strassen mit starkem Gefälle (5%) gelegenen Bauplatzes zu rechnen, sowie auch dessen Lage zwischen der schon bestehenden Kunsthalle und dem Schulgebäude zu berücksichtigen, welche auf die Gruppierung und die Höhen-Verhältnisse des Theater-Gebäudes nicht ohne Einfluss bleiben konnte.

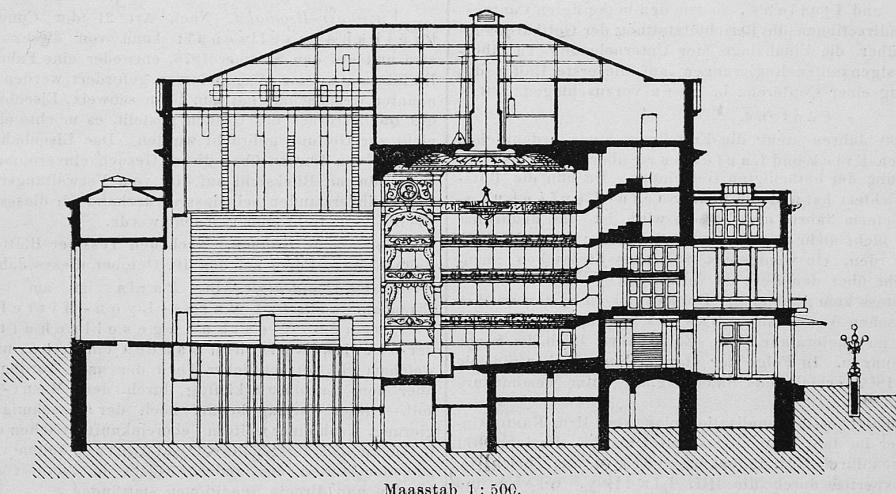
Hinsichtlich der innern Disposition waren, wie bei jedem Theater, auch bei diesem Projecte die Sitten und Gewohnheiten des Publikums, sowie auch andere locale Verhältnisse in Betracht zu ziehen, namentlich bei Anlage der Eingänge, Treppen, Foyers und Zuschauer-Plätze.

Grösse und Form des Saales selbst wie auch der Bühne und ihrer Dependenzen waren zunächst durch die doppelte Bestimmung des Stadt-Theaters, zugleich als Opern- und Schau-

spiel-Haus, mehr oder weniger gegeben. Nebst der Acustik war es hauptsächlich die Rücksicht auf das Schau- und Lustspiel, welche eine möglichst concentrirte Anlage des Zuschauer-Raumes geboten.

In Erwägung aller dieser Verhältnisse ist das angedeutete Project entstanden, von dem wir hiebei den Längenschnitt mittheilen, die Grundrisse folgen in der nächsten Nummer.

Das Stadttheater in Basel. — (Längenschnitt.)



Maasstab 1:500.

* * *

Le Chemin de fer de Genève à Annemasse.

Nous avons sous les yeux le rapport présenté par le Conseil d'Etat du Canton de Genève au Grand Conseil le 9 février dernier sur le chemin de fer de Genève à Annemasse. Avant d'aborder le contenu de ce document, il est nécessaire d'expliquer succinctement à nos lecteurs les diverses phases par lesquelles la question relative à ce chemin de fer a passé.

L'intéressante brochure, publiée au commencement de 1874 par M. l'ancien Conseiller fédéral Challet-Venel, mérite d'être lue par tous ceux qui désirent approfondir ce sujet; nous la mettrons à contribution pour les faits antérieurs à cette époque.

Immédiatement après l'annexion de la Savoie, dit M. Challet-Venel, "L'empereur Napoléon, dans le but de relier plus intimement le Faucigny et le Chablais au reste de l'Empire, décréta d'utilité publique, le 9 décembre 1860, un chemin de fer, partant de Collonges près du Fort de l'Ecluse, contournant le Canton de Genève, desservant St. Julien et Annemasse et aboutissant à Thonon, chef-lieu d'arrondissement de la Haute-Savoie.

Les populations annexées en furent pas très-satisfaites, attendu que ce tracé laissait Thonon et Bonneville sans communication directe avec Annecy, chef-lieu du département.

On réclama avec instance pour obtenir la construction de la ligne d'Annecy à Annemasse, et le gouvernement français, cédant à ces sollicitations, décida en principe que cette ligne serait substituée à celle de Thonon-Collonges, dans le cas où le Conseil général de la Haute-Savoie se déclarerait favorable à la substitution.

En outre, il fut admis qu'un embranchement d'Annemasse à la frontière suisse, dans la direction de Genève, serait établi dans le cas où, la ligne d'Annemasse-Annecy ayant été substituée à celle d'Annemasse-Collonges, le gouvernement suisse assurerait l'exécution d'une ligne de jonction entre le dit embranchement et le Chemin de fer de Lyon-Genève.....

Dès lors le Conseil d'Etat de Genève crû devoir se renfermer dans un rôle d'observation, et attendre que les populations de la Savoie se prononçassent elles-mêmes entre la ligne d'Annemasse-Collonges et celle d'Annemasse-Annecy.

Genève ne négligea pas cependant les démarches auprès des personnes qui pouvaient exercer quelque influence dans le Conseil-Général de la Haute-Savoie.....

Il est à croire cependant qu'on dépassa le but.

Nos instances pour amener le Conseil général de la Haute-Savoie à se prononcer en faveur de la ligne d'Annecy, et à renoncer à celle d'Annemasse-Collonges, firent naître chez nos voisins une idée fausse, c'est que notre Canton était plus intéressé que la Savoie même à la construction des Chemins de fer de cette contrée, et que, par conséquent, il serait possible d'obtenir à cette occasion certaines compensations de la Suisse (en matières de douanes).....

L'autorité fédérale se montra d'abord peu disposée à de telles concessions, mais Genève insista faisant valoir l'urgente nécessité de la création des voies ferrées de la Savoie pour la prospérité de son commerce, ainsi que pour les facilités de ses communications et de ses approvisionnements.

Le Conseil fédéral céda aux instances de Genève, et autorisa son ministre à Paris à signer la convention.

L'Etat de Genève de son côté s'engagea par décret du Grand-Conseil, du 5 février 1870, à pourvoir au raccordement, sur territoire genevois, entre la ligne Annecy-Annemasse, et le chemin de fer Lyon-Genève et la gare de Cornavin (gare de Genève).....

La convention fut ratifiée par les chambres fédérales en juillet 1870. Il ne restait plus qu'à obtenir la signature de l'empereur.

La guerre franco-allemande qui surgissait à ce moment là, fit nécessairement ajourner la question. Celle-ci fut reprise à la demande des populations savoisiennes, limitrophes du Canton de Genève, qui désireraient que de nouvelles concessions douanières furent obtenues de la Suisse.

Avant même d'entrer en négociations avec celle-ci, et ne doutant pas de pouvoir en obtenir les modifications qu'il demandait à la convention préparée en 1869, le gouvernement français proposa à l'Assemblée Nationale, le 9 juin 1873, un projet de loi ayant pour but de substituer définitivement, à la section du Chemin de fer de Thonon à Collonges, une ligne de Thonon à Annecy par Annemasse, avec prolongement d'Annemasse vers la frontière suisse dans la direction de Genève.

Mais l'Assemblée nationale n'adopta pas le projet que lui présentait le gouvernement. Sur un rapport présenté en janvier 1874 par M. Montgolfier, et inspiré par une hostilité manifeste contre la Suisse, elle prit une résolution dans un sens tout différent; elle accorda la concession définitive de la ligne Annemasse-Collonges, en même temps il est vrai que celle de Annecy-Annemasse, mais sans prolongement vers la frontière genevoise.

(A suivre.)