

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 17

## **Sonstiges**

### **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:** 09.02.2026

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

Zu unserer Genugthuung haben wir die Beobachtung gemacht, dass einzelnen gerügten Mängeln ernstlich abzuhelpen versucht wurde; so z. B. sehen wir, dass die zweifelhaft solide Auswechslung der Bruggladen eine Vervollständigung dadurch gefunden hat, dass die sog. Wechselbalken Stück für Stück an die Wechsel und an die ganzen Balken vermittelst Eisen aufgehängt wurden, ebenso werden die Schrägboden wieder in Gnaden aufgenommen, trotzdem auch diese bei der ersten Verwendung von Bruggladen zu Etagenbalken ebenfalls als überflüssig betrachtet wurden. Nicht abgeholfen ist den Nachtheilen, welche aus der theilweise sehr mangelhaft ausgeführten Einmauerung der Bruggladenköpfe entstehen müssen.

Wahrscheinlich ebenfalls aus Sparsamkeit sind statt ordentlicher Mauerlatten solche von 6<sup>7</sup>/<sub>16</sub> Dicke verwendet worden; dass dieselben bei nicht ganz sorgfältiger Untermuerung sich einschlagen müssen, ist evident. Und in der That haben wir bei solchen Böden die Beobachtung gemacht, dass die Differenz in der Höhenlage von fertig gelegten Bruggladen 4–6<sup>7</sup>/<sub>16</sub> beträgt. Welche Mühe wird es unter solchen Umständen kosten, eine Decke zu erstellen und einen Boden ordentlich zu legen?

Und nun noch Einiges über den Kostenpunkt.

Von vornherein erklären wir gerne, dass wir auf dem eigentlichen Gebiete der Nationalöconomie Laie sind und bedauern desshalb sehr, die vom Herrn Einsender den schweiz. Bahnlinien zuertheilten schmeichelhaften Eigenschaften nicht genügend würdigen, noch weniger aber im Stande sind, die vielen Millionen, die nach unserer Anschauung im Eisenbahngebiet nutzlos angelegt sind, so auf einmal hinunterschlucken zu können. Wie noch Viele, so sind auch wir der Ansicht, dass Bahnlinien erstellt wurden, bei welchen alles Andere mehr als das volkswirtschaftliche Interesse Berücksichtigung fand und dass desshalb gerade auf diesem technischen Gebiete die Schonung des Nationalvermögens eher angezeigt wäre als irgend anderswo. Mit der Ersparniss von einigen Cubikmetern Holz ist und wird dem nationalen Wohlstande kaum erheblich gedient; den finanziellen Katzenjammer, den ein Theil jener „rationellen Bahnanlagen“ und „wohlentwickelten Netze“ über das Land hereingebracht hat, wird diese amerikanische Constructionsart und die daraus resultirende Kostenersparniss auch nicht zu beseitigen im Stande sein. Man beweise uns vorerst, dass durch die neue Constructionsweise bei diesen Gebäuden die sonst so hohen und beinahe unerschwinglichen Mietzinse wesentlich herabgesetzt werden können, dann erst ist in Wahrheit für das öffentliche Wohl etwas geleistet; das ist nun aber bei Erstellung so theurer, oft sogar überladener Façaden zur Zeit noch nicht der Fall. Lassen wir also für einmal den nationalöconomischen Standpunkt in dieser Angelegenheit ganz aus dem Spiele und beantworten wir nur die Frage: ist für unsere Verhältnisse die Anwendung solcher weniger solider Constructionsmittel vom finanziellen Standpunkte überhaupt ein Gebot der Pflicht, d. h. sind in Wirklichkeit gegenüber der bisher üblichen Constructionsart Kostenersparnisse zu erzielen? Nach genauen eingezogenen Erkundigungen und nach Massgabe der uns vorliegenden Einheitspreise können wir die Frage mit voller Sicherheit mit Nein beantworten. Materialersparniss ist hier nicht identisch mit Geldersparniss.

Während nämlich für ein Gebälk in üblichen Dimensionen per Cubicmeter Fr. 66 verlangt werden, steigt der Preis für ein Gebälk von Bruggladen auf Fr. 77, für Schrägboden in gewöhnlichem Gebälk notirt man nun Fr. 2 per  $\square^m$ , bei Verwendung von Bruggladen Fr. 2. 30. —

Natürlich haben wir uns nach den Gründen dieser Preisdifferenz des Genauesten erkundigt und wir vernehmen diesfalls von einem erfahrenen ausführenden Baumeister Folgendes:

Die Summe der Arbeit bei einem Gebälk der zweiten Art sei bedeutend grösser als bei Verwendung gewöhnlicher Balken. Das Aufschlagen erheische an sich der grösseren Zahl der Stücke wegen, die ins Blei gelegt werden müssen, eine genauere und vorsichtiger Arbeit; das Aufdübeln sei wegen der geringen Holzdicke schwieriger und aus dem Grunde müssen die Dübel selbst aus Eisen erstellt werden. Bei Auswechslungen erwachse ebenfalls mehr Arbeit durch die grössere Zahl der auszuwechselnden Stücke. Der Natur der Sache nach sei überhaupt der Preis für Holz in Ladenform stets grösser als für Balkenholz und

dieses Verhältniss treffe hier noch um so eher zu als öfter durchgehende Bruggladen in Längen von 30–40' verlangt werden. Bei dem Schrägboden resultire der grösseren Zahl von Feldern wegen, in welche ersterer eingeschnitten werden müsse, ebenfalls mehr Arbeit als bei einem gewöhnlichen Balkenboden.

Aus dem Allen geht hervor, dass die etwelche Materialersparniss nur ein scheinbarer Vortheil ist und dass also mit Hinzurechnung des vermehrten Bedarfes an Eisen, welches bei den Auswechslungen in so reichlicher Masse verwendet wird, von einer Kostenersparniss in Wahrheit nicht gesprochen werden kann. — Wir haben uns auch die Mühe nicht verdrriessen lassen, ein Beispiel mit den vom Herrn Einsender angeführten Dimensionen und mit den von uns verlangten Einheitspreisen durchzurechnen und das sich ergebende Resultat bestätigt vollkommen unsere Behauptung. Ohne Zweifel wird desshalb in kurzer Zeit diese Art Gebälk, die nun einmal mit Bezug auf Solidität und Dauerhaftigkeit für eine Zeitdauer von 100 und 200 Jahren mit einem Gebälk von grösserem Querschnitte nie die Concurrenz aushalten kann, bald wieder von unserem Markte verschwinden.

Was die übrigen von uns gerügten Mängel an Hochbauconstructions anbelangt, so dürfen wir in dieser Richtung getrost auf das Vorgehen der städtischen Baucommission verweisen; diese Behörde hat Veranlassung gefunden, in Frage stehende Constructions durch unparteiische Experten untersuchen zu lassen. Dass es sich also hiebei nicht um Hervorrufung übertriebener Befürchtungen gehandelt hat, wird hiedurch constatirt werden und ist zudem erhärtet durch die Thatsache, dass in der städtischen Baucommission Männer sich befinden, deren gediegene wissenschaftliche Bildung ausser jedem Zweifel steht.

Wenn uns das Gutachten der Experten zugänglich wird, so dürfte es nicht unzweckmässig sein, dasselbe zu veröffentlichen; hiedurch würde man allerdings gezwungen, aus der Objectivität, welche wir möglichst gewahrt haben, herauszutreten; aber im Interesse der Sache selbst, dürfte ein solches Vorgehen zu entschuldigen sein.

\* \* \*

### Schweizerischer Handels- und Industrieverein.

Aus dem Bericht über das 6. Vereinsjahr 1875.

#### *Welt-Ausstellung in Philadelphia.*

Die Welt-Ausstellung in Philadelphia hat uns weniger Arbeit gebracht, als zu vermuthen war. Auffallend ist der merkwürdige Umschwung, der sich zeigte, sobald die hohe Bundesversammlung in ausgiebigem Masse den geforderten Credit bewilligt hatte. Während auf unsere Anfragen bei allen Sectionen noch Anfangs Juni fast einstimmig geantwortet wurde, es zeige sich sehr wenig Geneigtheit, diese Ausstellung zu beschicken, hat sich später eine solche Anzahl von Ausstellern gemeldet, dass das Generalcommissariat fast wegen Mangels an Raum in Verlegenheit kam. Wir können uns dessen nur freuen, denn bei den vielen Beziehungen, welche zwischen den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas und unserer Schweiz bestehen, wäre es bedauerlich gewesen, wenn diese bei der Ausstellung sich gar nicht betheiligt hätte oder nur ungenügend vertreten wäre.

Höchst wünschbar ist, dass einer der bei der Beschickung im Auge gehaltenen Zwecke nun auch erreicht werde, derjenige nämlich: die Amerikaner von den Nachtheilen ihres Schutzzollsystems zu überzeugen.

#### *Eisenbahn-Transport-Reglement.*

Von dem eidg. Eisenbahn- und Handels-Departement wurden wir eingeladen, Persönlichkeiten aus dem Handelsstande vorzuschlagen, welche den Berathungen einer Commission betr. eines Transport-Reglements der schweizerischen Eisenbahnen beiwohnen könnten. Nach eingeholten Erkundigungen schlugen wir als solche Experten vor: die HH. Ed. Preiswerk von Basel, Hans Roth von Zürich und J. Jolimay von Genf, welche dann auch vom Departement einberufen wurden. H. Roth hatte nachher die Güte, uns in der Ausschusssitzung vom 22. November einen Bericht zu erstatten, aus dem hervorgeht, dass unsere Vertreter die Interessen des Handelsstandes bestens zu wahren suchten, wie Sie aus dem Protokolle jener Ausschusssitzung seiner Zeit entnommen haben.

*Internationales Transportwesen.*

Im Mai des vergangenen Jahres wurden wir auch aufgefordert, Vorschläge zu machen für Mitglieder einer Commission zur Prüfung des Entwurfes einer internationalen Vereinbarung über das Transportwesen auf Eisenbahnen. Gerne entsprochen wir diesem Begehren, und obwohl wir seither keinerlei offizielle Anzeige mehr erhalten haben, so ist uns doch bekannt geworden, dass von unsern Vorgeschlagenen mehrere in die betreffende Commission berufen worden sind, wo sie zweifelsohne die Wünsche des Handelsstandes zur Geltung gebracht haben werden.

Der Präsident:  
E. Gonzenbach.

\* \* \*

**Concurrenzen.****Rathhaus Hamburg.**

Das Programm nebst Situationsplan ist auf der Senatskanzlei, Admiralitätsstrasse 56, entgegenzunehmen. An Zeichnungen werden verlangt:

- 1) Ein Situationsplan im Masstabe von 1:1000,
- 2) Grundrisse sämtlicher Geschosse im Masstabe von 1:200,
- 3) Drei äussere Façaden-Zeichnungen im Masstabe v. 1:200,
- 4) Durchschnitte, aus welchen die innere Architectur sämtlicher wesentlichen Räume zu ersehen ist, im Masstabe von 1:200.

Gewünscht wird ausserdem eine perspectivische Zeichnung der äussern Gesamt-Erscheinung des Gebäudes, sich strengstens an die vorstehenden Bestimmungen über die einzureichenden Zeichnungen zu halten.

Die Entwürfe nebst schriftlichen Erläuterungen sind vor dem 1. October 1876 an die Commission (Syndikus Merck, Dr.; Senator Versmann, Dr.; Senator Hertz; J. Israel, Dr.; W. H. Kämmerer; E. G. Vivié; Adr. „im Neubau der Real- und Gewerbeschule vor dem Steinthor“) einzureichen. Sie sind mit einem Motto zu versehen und mit einem das gewählte Motto als Aufschrift tragenden verschlossenen Couvert zu begleiten, welches den Namen des Verfassers enthält.

Die Beurtheilung der Entwürfe wird durch eine Commission erfolgen, welche zusammengesetzt ist aus 4 nichttechnischen, von Senat und Bürgerschaft berufenen Mitgliedern, dem als kunstwissenschaftliche Autorität hinzugezogenen

Herrn Professor W. von Lübke,  
und aus den Architecten

Herren: Oberbaurath von Egle,  
Oberbaurath Ritter von Ferstel,  
Baurath Hase,  
Oberhofbaurath Strack,

welche mit dem Bauprogramm einverstanden sind.

Von den eingelebten Entwürfen werden die acht besten mit je 5000 Mark honorirt und soll derjenige, welchen die oben genannte Commission als den relativ vorzüglichsten und brauchbarsten hezeichnet, eine Extra-Prämie von 5000 Mark erhalten. Es liegt in der Absicht, dem Verfasser des erstprämiirten Entwurfes den Bau zu übertragen, worüber jedoch besonders zu verhandeln sein wird, und fällt dann die Extra-Prämie fort. Nach erfolgtem Urtheilsspruche der Commission wird eine öffentliche Ausstellung der Entwürfe bewirkt und das motivirte Gutachten der Commission veröffentlicht werden. Die prämiirten Entwürfe gehen in das unbedingte Eigenthum des Hamburgischen Staates zur freiesten Disposition über.

\* \* \*

**Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia.**

Architectur.

I.

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

Schulgebäude an der Theaterstrasse in Basel.

Dieses Schulgebäude, dessen Grundplan und Schnitte beigegeben sind, ist für die Primar- und Sekundar-Mädchenschulen

bestimmt, und ist zu dessen Erstellung das alte Theater, wie schon bemerkt, soweit wie möglich mitbenutzt worden.

Jeder der beiden Flügel bildet ein selbstständiges Schulgebäude mit den erforderlichen Schul-Classen für 1000 Kinder und bietet also das ganze Gebäude für 2000 Kinder Raum.

Der Mittelbau, welcher beide Flügel verbindet, ist ausschliesslich den gemeinschaftlichen Vestibules, Haupttreppen und Examen-Sälen bestimmt und auch äusserlich als dominirender Mittelpunkt behandelt.

Dem 3 Stockwerke hohen Hauptgebäude schliesst sich ein einstöckiger Anbau für Lehrer-Wohnung, sowie eine Turnhalle an.

Das ganze Gebäude ist analog dem alten Theater im Styl der italienischen Renaissance gehalten.

Die Mehrzahl der auf 3 Stockwerke vertheilten Schul-Classen sind auf das gesetzliche Maximum von 60 Schülern berechnet; deren Breite oder Tiefe beträgt mit Rücksicht auf eine günstige Beleuchtung sämtlicher Plätze nicht über 23', während deren Länge sich nach der Anzahl Schüler richtet.

Sämtliche Classen sind mit zweiseitigen Subsellien, welche in 3 Reihen hinter einander aufgestellt sind, versehen.

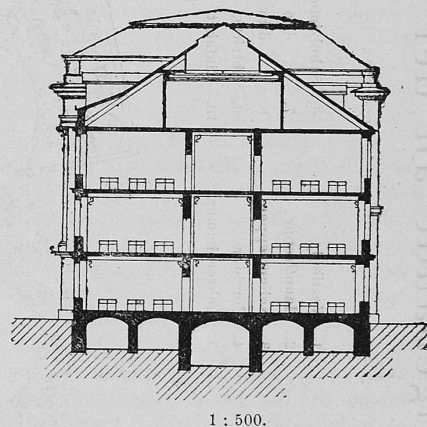
Besondere Sorgfalt wurde auf die Ventilation der Schul-Classen verwendet, welchen die frische, im Winter mittelst Calorifères erwärmte Luft durch Mündungen auf halber Wandhöhe zugeführt wird, während der Abzug der verbrauchten Luft am Fussboden stattfindet und durch ein System von Canälen, welche sämtlich mit den Ventilations-Schächten verbunden sind, bewirkt wird.

Im Dachraum des Gebäudes sind einige Säle für den Zeichnungs-Unterricht mit Oberlicht-Beleuchtung eingerichtet.

Der aus dem alten Theater umgebaute Flügel ist seit December 1874 in Benützung, die übrigen Gebäude gehen im Laufe dieses Jahres ihrer Vollendung entgegen.

Die Gesamt-Baukosten werden sich auf ca. 820 000 Fr. belaufen, wozu noch der Bauwerth des alten Theaters zu rechnen ist.

Schnitt durch den Flügel.



Schnitt durch den Mittelbau.

