

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Die Caserne in Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4814>

### **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>**

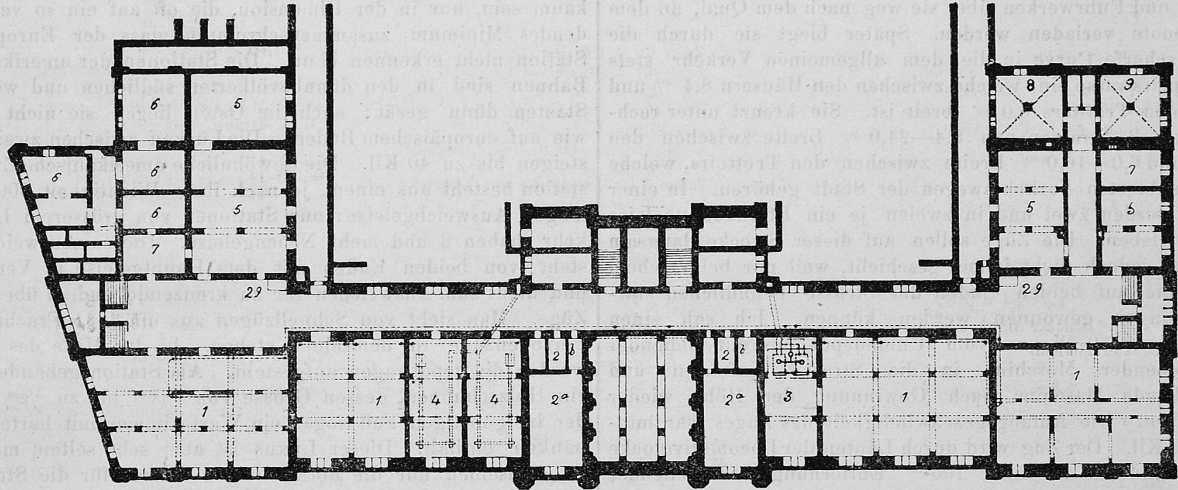
den Tender werfen zu helfen. Kohle wird auf Rampen in Körben bereit gehalten, öfters aber ist sie in einem am Geleise auf Pfosten montirten Holzbehälter deponirt. Der Boden des Behälters ist gegen die Bahn geneigt und kann demselben durch Herunterklappen einer Fallthüre eine Verlängerung gegeben werden, deren Ende über den Tender reicht. Durch Aufziehen eines Schiebers kommt die Kohle in Bewegung und fällt in den

Tender. Die Brennmaterialdepots sind gefährlichere Punkte als die Wasserstationen, welche an ihrer fixen Stelle bleiben. Sie werden, weniger in Kohlengegenden als in Waldungen, öfters geändert und sind die Haltestellen nicht immer dieselben, was zu Missverständnissen und Verwirrung Anlass giebt. Oft finden an solchen Stellen Collisionen statt.

H. Huber, Ingenieur.

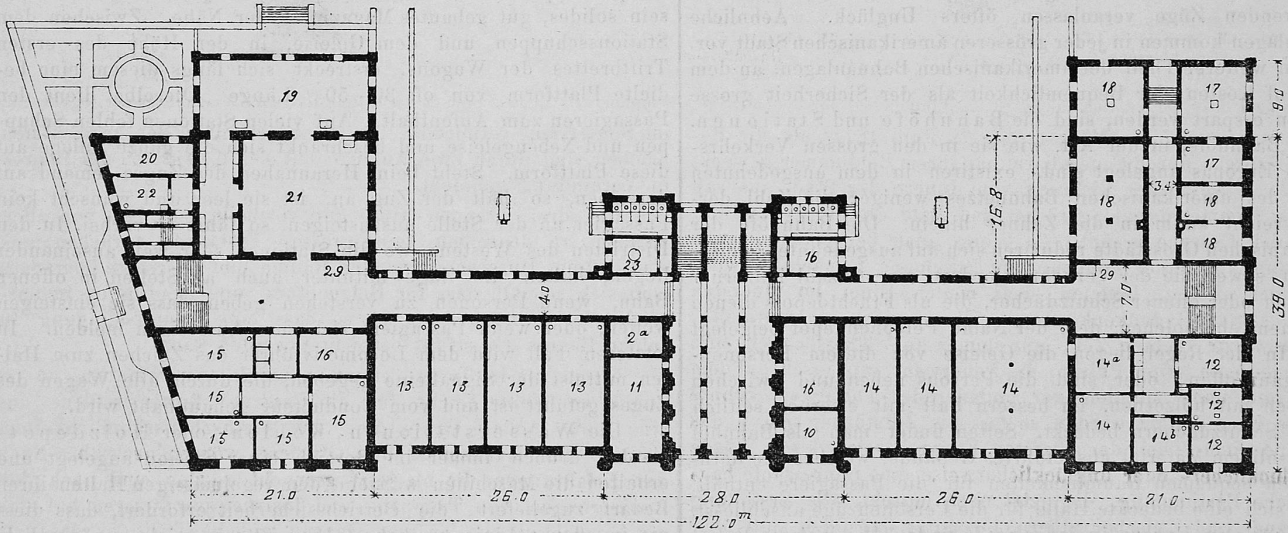
### Die Caserne in Zürich.

Erdgeschoss.

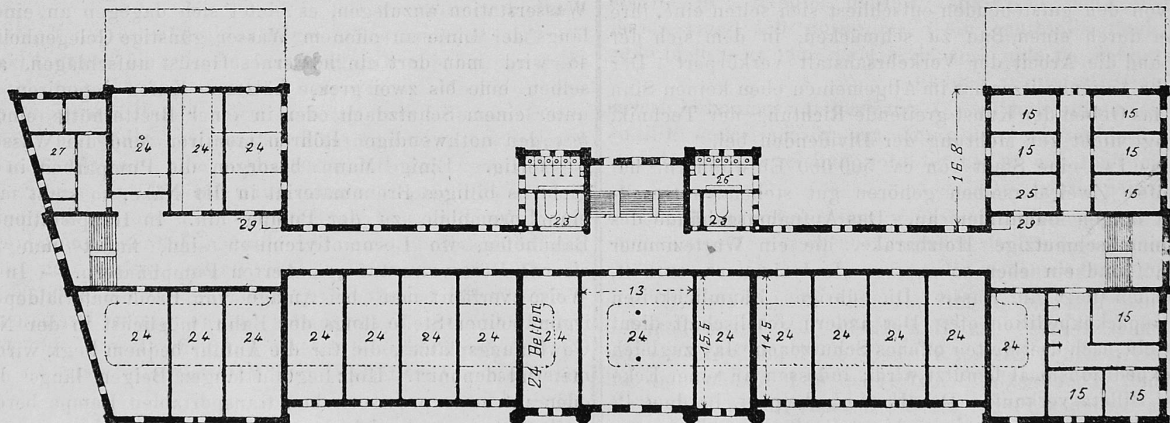


1:800

Kellergeschoss.



Zweite Etage.



## Die neue Caserne in Zürich.

## Kellergeschoss.

(Lichte Höhe 3<sup>m</sup>).

- |   |   |   |
|---|---|---|
| 1. Magazine.<br>(Im Ganzen vier Räume.)<br>2. Arrestlocale:<br>a) Polizeisäle (2)<br>b) Cachots (2)<br>3. Heiz- und Kohlenraum. | 4. Trockenräume.<br>5. Soldatenküchen (4)<br>6. Räume des Cantiniers:<br>Küche,<br>Keller, (2)<br>Speisekammer,<br>(Im Ganzen 4 Räume.) | 7. Speisekammern.<br>(Im Ganzen 2 Räume.)<br>8. Waschküche.<br>9. Archiv. |
|---|---|---|

## Erdgeschoss.

(Lichte Höhe 4.20<sup>m</sup>).

- |  |  |  |
|--|--|--|
| 12. Bureaux:<br>Für Specialwaffen;<br>" Infanteriecommando;<br>" Secretär.<br>13. Bureaux und Rapportzimmer.<br>(Im Ganzen 4 Räume, 6 <sup>m</sup> breit 16 <sup>m</sup> lang.)<br>14. Theoriezimmer.<br>Eines zu 40 Personen;<br>" " 50 "<br>" " 70 "<br>" " 20 "<br>Total 180 Personen.<br>Zimmer für Sammlungen.<br>Bibliothekzimmer. | 10. Offizierswachtzimmer.<br>11. Soldatenwachtzimmer.<br>Arrestlocal.<br>15. Offizierszimmer:<br>Zwei für 1 Offizier 2<br>Eins für 2 Offiziere 2<br>Zwei für 4 Offiziere 8<br>Total 12<br>16. Gepäckräume:<br>Gepäckraum oder Bedientenzimmer;<br>Packraum;<br>Zimmer für Reinigung der Effecten.<br>(Total 3 Räume.)<br>17. Commissariat:<br>Bureau des Commissärs;<br>Canzleizimmer. | 18. Magazine:<br>Magazinverwalter;<br>Tuchvorräthe;<br>Schneiderwerkstätte;<br>Magazin für den Handverkauf.<br>19. Offiziers-Cantine.<br>20. Unteroffiziers-Cantine.<br>21. Soldaten-Cantine.<br>22. Buffet.<br>23. Wasch- und Reinigungsräume.<br>26. Geschlossene Abtritte.<br>Mannschaftsabtritte.<br>29. Aufzug. |
|--|--|--|

## I. Etage.

(Lichte Höhe 3.90<sup>m</sup>).

- |   |    |
|---|----|
| 15. Offizierszimmer:  |    |
| 1 für 1 Offizier  | 1  |
| 1 " 2 Offiziere   | 2  |
| 6 " 3 "   | 18 |
| 4 " 4 "   | 16 |
| 1 " 6 "   | 6  |
| 13 für Total  | 43 |
| 16. Gepäckraum.   |    |
| 27. Wohnung für den Cantinier.  |    |
| 4 Zimmer.   |    |
| Abtritt.  |    |
| 24. Mannschaftszimmer 6 <sup>m</sup> breit u. 14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>m</sup> lang. |    |
| 14 für 24 Betten oder 336 Mann.   |    |
| 1 " 44 "  | 44 |
| Total 380 Mann.   |    |
| 23. Waschräume, (2)   |    |
| 26. Abtritte.   |    |
| Geschlossene.   |    |
| Offene.   |    |

## II. Etage.

(Lichte Höhe 3.90<sup>m</sup>).

- |                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| 15. Offizierszimmer:               |     |
| 2 für 2 Offiziere                  | 4   |
| 2 " 3 "                            | 6   |
| 4 " 4 "                            | 16  |
| 8 für Total                        | 26  |
| 25. Unteroffizierszimmer (6 Mann). |     |
| 24. Mannschaftszimmer.             |     |
| 15 für 24 Betten oder 360 Mann.    |     |
| 1 " 44 "                           | 44  |
| 2 " 20 "                           | 40  |
| 18 für Total                       | 444 |
| 27. Wohnung für den Casernier.     |     |
| 3 Zimmer.                          |     |
| 1 Küche.                           |     |
| Abtritt.                           |     |
| 23. Waschräume.                    |     |
| 26. Abtritte.                      |     |
| Geschlossene.                      |     |
| Offene.                            |     |

## III. Etage.

(Lichte Höhe 3.60<sup>m</sup>).

- |                           |           |
|---------------------------|-----------|
| 25. Unteroffizierszimmer. |           |
| 6 für 4 Mann              | 24        |
| 24. Mannschaftszimmer.    |           |
| 14 für 24 Betten          | 336 Mann. |
| 1 " 44 "                  | 44 "      |
| 1 " 20 "                  | 20 "      |
| 16 Total                  | 400 Mann. |
| 28. 3 Krankenzimmer.      |           |
| 27. Aerzte und Frater.    |           |
| Zwei Zimmer.              |           |
| Abtritte.                 |           |
| 23. Waschräume.           |           |
| 26. Abtritte.             |           |
| Gesamtzahl der Betten:    |           |
| Offiziere                 | 77        |
| Unteroffiziere            | 30        |
| Mannschaftszimmer         | 1224      |
|                           | 1331      |

In dem Flügel links der zweiten Etage ist die Eintheilung der ersten Etage hineinpunktirt. Ebenda sind in der dritten Etage die Krankenzimmer angebracht.

Es war am frühen Morgen des 2. Juni 1871, als die Bewohner Zürichs durch Feueralarm aus ihrem Schlummer geweckt wurden. In westlicher Richtung vom Innern der Stadt aus sah man den Himmel dunkel geröthet und bald ertönte überall der Ruf: „die Caserne brennt.“ — Wenn auch bei jedem Brande Jedermann von einer unheimlichen Stimmung bemächtigt wird, so ist doch nicht zu läugnen, dass manch Einer im innersten Winkel seiner Gedankenkammer still vor sich hin murmelte: die brennt zur rechten Zeit, nur immer zu. Thatsächlich that aber Jedermann seine Pflicht; die Feuerwehr war rasch auf dem Platze und nach stundelanger andauernder Thätigkeit konnte man des Feuers Herr werden, so dass die Zerstörung sich auf das Dach und einen Theil der obersten Etage beschränkte. Würde nicht glücklicher- oder unglücklicherweise eine interessante baugesetzliche Bestimmung, die jetzt noch besteht, die Erstellung von Brand- und Zwischenmauern bis unter das Dach statt über dasselbe hinaus ermöglichen, so hätte vielleicht der Brand auf einen kleinen Theil beschränkt werden können. In diesem Falle wäre dann allerdings die Restauration des Baues ausser Zweifel gestanden, so aber entschloss man sich, zwar nicht ohne langes Besinnen, zu einem Neubau.

Die neu erstellte und bereits seit Frühjahr benutzte Caserne bildet den Abschluss der neu angelegten zürcherischen Militär-anstalten, sie liegt am linken Sihlufer und ist mit der Haupt-façade südöstlich situiert.

In den beifolgenden Grundrissen sind die hauptsächlichsten Dimensionen angegeben, wir kommen aus diesem Grunde nicht besonders auf solche zurück.

Die ganze Disposition darf als eine ebenso einfache wie klare bezeichnet werden. Im Haupttheile des Baues befinden sich in Parterre und 3 Etagen vertheilt die Räumlichkeiten für die Mannschaft, Theoriesäle, Schlafräume und Waschräume mit Aborten; im östlichen Flügel die Wirthschaftsräume und Wohnungen, im westlichen die Offizierszimmer und Bureaux. Die

im Souterrain vermittelt breiter Einschnitte gut erleuchteten Küchen sind durch zwei Aufzüge mit den Corridoren der Etagen in Verbindung gebracht.

Die drei Treppen sind gut vertheilt, so dass von allen Räumen zu denselben keine grossen Distanzen zurückzulegen sind. Beim Durchschreiten der Räume und Corridore überzeugt man sich schnell, dass für Beleuchtung und Ventilation in ausreichender Weise gesorgt ist, so dass eine Hauptbedingung an solche Bauten als erfüllt betrachtet werden kann.

Wenn wir im Innern etwas zu tadeln uns erlauben, so ist es die zu kleine Küche für die Cantine; ferner schiene uns eine etwas andere Gruppierung der Wirthschaftsräumlichkeiten, Cantine für Mannschaft und Officiere wünschenswerth. Nach den Erfahrungen, die bis jetzt gemacht wurden, und nach den Aeusserungen von Truppen- und Instructionsoffizieren hat sich die Einrichtung im grossen Ganzen gut bewährt, so dass sie vergleichsweise der so viel besprochenen Thuner-Caserne bedeutend vorzuziehen sei.

Das Aeusserere macht einen ruhigen würdigen Eindruck; das Parterre und die Mittelbau sind massiv, die obere Etage sind von Bruchsteinmauerwerk, Gesimse und Fenstereinfassungen von Sandstein. Nur mit dem etwas kleinlich wirkenden Portale können wir uns nicht recht befreunden; schon die bedeutenden Dimensionen des Baues erfordern eine etwelche Auszeichnung des Haupteinganges, ebenso kann die richtige äussere Bezeichnung des Ein- und Ausmarsches von grossen Truppenkörpern nur in Erstellung einer bedeutenden Oeffnung gefunden werden.

Die Gesamtkosten des Baues sollen sich auf circa Fr. 2 000 000 belaufen, gegenüber einem Voranschlag von Fr. 1 400 000; Die Kostensumme würde einem Preisansatz von 64 Cts. per Cubicfuss entsprechen; ein Betrag, der angesichts der grossen Arbeitslöhne und Materialpreise nicht zu hoch erscheint.

Und nun zum Schlusse noch ein Wort über das Construc-



tive dieses Baues. Es ist der fatalen hölzernen Unterzüge wegen so viel gesprochen und geschrieben worden, dass man glauben sollte, es wäre da schwer gesündigt worden. Wir sind auch der Ansicht, dass das Geschehene hätte vermieden werden können, aber wo in aller Welt kommen an den verschiedensten Bau- und andern Werken nicht nach deren Vollendung Mängel zum Vorschein. Zum Mindesten können wir uns nicht damit einverstanden erklären, dass eine gesetzgebende Behörde sich mit solchen Detailfragen beschäftigt, ohne dass eine technische und allseitige Prüfung der Sache vorangegangen wäre. Wir glauben aber nach Allem, was wir gesehen haben und soweit sich der Bau in constructiver Richtung jetzt beurtheilen lässt, sagen zu dürfen, dass eine diessbezügliche Untersuchung kein ungünstiges Urtheil schaffen würde; der Bau macht durchweg den Eindruck von Solidität. Diese Erklärung glauben wir dem Manne schuldig zu sein, der während vieler Jahre in bescheidener und nicht in so geräuschvoller Weise wie viele Andere ihres Amtes zu warten pflegen, die vielen Staatsbauten ausgeführt hat und nun von seinem Wirkungskreise zurückgetreten ist. Es ist eine auffallende Erscheinung der Jetztzeit, dass Jedermann vom Bauen, ja selbst von der Schönheitstheorie etwas verstehen will, und die Techniker, besonders die Architekten, werden nachgerade nur als unmassgebliche technische und Geschmacksräthe betrachtet. Daraus folgt dann auch, dass des Oeffern das Sparen befohlen wird, wo es nicht angezeigt ist und dass Geld da weggeworfen wird, wo doppeltes Besinnen und Ueberlegen am Platze wäre. Vielleicht kann in diesem Umstande eine Erklärung der Unterzugsangelegenheit in dem in Frage stehenden Baue gefunden werden.

\* \* \*

### Die internationale Gotthard-Conferenz von 1869.

Von A. Steinmann-Bucher.

Die Note der Gesandtschaft des Norddeutschen Bundes vom 31. März 1869 beweist nicht nur die Zuneigung der deutschen Gesandtschaft zu dem Gotthardprojecte, sondern auch die grosse Vorliebe der norddeutschen Bundesregierung für dasselbe. Jene Note erklärt sich ausdrücklich „definitiv“ und „exclusiv“ zu Gunsten des St. Gotthard. Die Note der italienischen Gesandtschaft schlägt dem Bundesrathe die Annahme der Gotthardlinie ebenfalls vor. Die Note sagt: „Die königl. Regierung, der die in Erstellung eines ähnlichen Werkes erworbene Erfahrung eine gewisse Autorität in solchen Dingen verleihen muss, glaubt gern, dass die hohe Bundesregierung, indem sie sich auf den Standpunkt der allgemeinen Interessen der Schweiz stellt, ihrem Vorschlag beipflichten werde, um so mehr, als es ihr im entgegengesetzten Falle unmöglich wäre, einer andern Linie die Unterstützung zu versprechen, welche sie, vorbehalten die Genehmigung des Parlaments, bereits jetzt schon derjenigen des Gotthard zusichern zu können glaubt.“ Schliesslich erklärte auch die Note der grossherz. badischen Gesandtschaft vom 7. April 1869, die grossherz. Regierung gebe gleichfalls dem St. Gotthard für die zu erbauende centrale Alpenbahn entschieden den Vorzug und würde allein diesem Uebergangspunkte die Unterstützung zuwenden können. Die Ausschliesslichkeit, welche sich in diesen Noten ausspricht, gab wesentliche Directiven ab für die Verhandlungen der internationalen Conferenz. Es blieb ja auch nicht aus, dass schon nach der zweiten Sitzung derselben eine württembergische Note sich den Entschliessungen des norddeutschen Bundes, Badens und Italiens anschloss. Die übrige Composition der Conferenz konnte sich einestheils dem Einflusse dieser Machtsprüche nicht entziehen, andernteils aber waren sie durch die Interessenstellung an sich auf diese Ausschliesslichkeit verwiesen.

Diese Ideengemeinschaft — durchaus naturgemäss und im selbstverständlichen Zusammenhang mit der Aufgabe der Conferenz gelegen — hat insofern dennoch nachtheilig auf die Arbeiten der Conferenz eingewirkt, als offenbar ein Streben nach möglichster Herausreichung des Gotthardprojectes vor dem Splügenprojecte platzgreifen musste, da die Splügenmänner ihrerseits thätig genug waren, um ihr Unternehmen zur Geltung zu bringen.

In Italien war man noch keineswegs klar, ob man dem

Splügen oder dem Gotthard den Vorzug geben sollte. Je weiter das Unternehmen der Gotthardbahn vorwärts ging, um so mehr wuchsen die Umtriebe für den Splügen. Ja noch Anfangs September 1869 berief der Stadtrath von Mailand eine Commission, welche den der Stadt am besten convenienten Alpenpass bezeichnen sollte. Allerdings fanden diese Bestrebungen zu Gunsten des Splügen einen kräftigen Widerstand und auch das Vorgehen des Stadtrathes von Mailand eine interessante Illustration von Seiten des Baumeisters Jacini, der die Wahl in diese Commission ablehnte, weil seiner Ueberzeugung nach die bisherigen technischen und wirthschaftlichen Vorstudien diese Streitfrage zu Gunsten des Gotthard schon längst entschieden hätten.

Weit heftiger stiessen die Sonderinteressen der verschiedenen Schweizercantone auf einander. Das Verhalten des Regierungsrathes des Cantons Zürich zum Gotthardprojecte, sowie die Besprechungen im zürcherischen Cantonsrathe bewiesen ein grosses Misstrauen in die Grundlage der Unternehmung. Vor Allem aber waren die Bestrebungen der ostschweizerischen Cantone so sehr auf die Realisirung des Splügenprojectes hingewiesen und wurden hierin von verschiedenen andern Interessen so mächtig unterstützt, dass man diese Gefahren nicht verkennen konnte. Der Canton Graubünden hing naturgemäss an der Durchführung eines Bündnerischen Alpendurchstiches, ebenso St. Gallen; und die Verwaltung der „Vereinigten Schweizerbahnen“, unterstützt durch den Pariser Rothschild, liess es an Agitationen gegen den Gottharddurchstich nicht fehlen.

Lange hielt man es für eine Unmöglichkeit, den Gotthard zu durchbohren, nicht etwa der technischen Schwierigkeiten, sondern des finanziellen Aufwandes wegen. Es wurde lange gegen den Gotthard ins Feld geführt, dass die Bausummen unerschwinglich und nach den bisherigen technischen Erfahrungen noch unberechenbar seien. Namentlich suchte man die Gefahren hervorzuheben, welche ein so gewaltiges Unternehmen für die finanzielle Lage der Schweiz und ihrer Cantone haben könnte. Man vergegenwärtigte sich den Fall, wo die einmal decretirten Subventionen nicht mehr ausreichen und entweder die Eventualität des Aufgebens des Baues oder die Erhöhung der Subventionen eintreten könnte, der eine wie der andere Fall ohne Erschütterung der cantonalen Finanzen nicht denkbar!

Die Tendenz der internationalen Conferenz musste nur zu leicht auf eine Herabdrückung des Kostenvoranschlages sich richten. So neheliegend dies dem kalten Verstande sein mag, so wenig dürfen wir heute unterlassen, die Folgerungen zu ziehen, zu denen ein solches Vorgehen berechtigen kann. Schon die Thatsache, dass der Kostenvoranschlag der internationalen Conferenz nach den neuesten Untersuchungen der Gotthardbahnverwaltung um volle 102 Millionen zu niedrig angesetzt war, dürfte die Vermuthung nahe legen, dass die eigentliche Absicht vorlag, den Kostenvoranschlag niedriger zu halten, als er der Ueberzeugung der Techniker nach in Wirklichkeit hätte sein müssen. Aber auch die Vertheidigungsschrift des Strassen- und Wasserbauinspectors des Cantons Zürich, Herrn Wetli, beleuchtet die Berechnungsweise der internationalen Conferenz in drastischer Weise.

Wie sehr schon im Jahre 1869 die Ueberzeugung von einem solchen Vorgehen der Conferenz in den um unser Landesinteresse besorgteren Kreisen Platz gegriffen hat, beweist die Rede, welche Herr Nationalrath Hungerbühler in der Bundesversammlung vom October jenes Jahres gesprochen hat. Wir entnehmen derselben folgenden Passus: „Der Bundesrath hat mit der Conferenz die Kosten auf 187 Millionen angeschlagen, woran 85 Millionen Subsidien zu leisten wären. Was sagen Sie zu einer solchen Grundlage? Wir können glauben; aber das werden Sie sagen, dass die Techniker die Absicht haben mussten, von ihrer Seite den Subsidienbetrag so niedrig als möglich zu halten; das war in ihrem Interesse. Sie haben es sicher redlich gethan, und ich bin überzeugt, die Herren von der Nordostbahn und von der Centralbahn hätten den Subsidienbetrag höher gewünscht. Auch damit kann man sich nicht trösten, dass Herr Grattoni erklärt habe, er wolle zu 4000 Frs. per Meter den Bau des Tunnels übernehmen. Solche Erklärungen genügen noch lange nicht, um den Satz aufzustellen: „Wir haben genug, diese Summen reichen hin.“ Es gibt Ingenieure, welche sagen,