

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 10/11 (1879)  
**Heft:** 23

## 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:** 20.02.2026

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

L'un des motifs qui fit rejeter le préavis municipal fut le coût des travaux accessoires pour l'installation de l'édifice, acquisition de terrain, énormes murs de soutènement, grands escaliers, etc. . . Le dernier projet simplifie tout cela, en plaçant le bâtiment sur l'axe de l'avenue de Rumine, au centre d'une place formée par le grand quadrilatère des vignes de l'Eglantine, lequel mesure 100 m. du Nord au Midi et 97 m. de l'Est à l'Ouest. Le bâtiment ayant dans sa plus grande longueur, perron compris, 47,50 m., il restera devant et derrière l'édifice un passage de 25 m. Sur les côtés, ce passage aura au moins 30 m., le double de la largeur de l'avenue.

Ainsi situé, le palais produirait certainement un grand effet, il aurait l'avenue de Rumine comme accès et comme cadre une vue splendide. Sa principale façade s'apercevrait des abords immédiats de la place de Saint-François, c'est-à-dire du Casino.

De là, le spectateur verrait encore l'édifice de haut en bas, mais cet inconvénient, grave à Montbenon à cause de la courte distance entre le point de vue et l'objet, n'est plus à craindre à une distance au moins quadruple de celle-là. De plus, l'accès immédiat sur une longueur de 300 m., se ferait en montant. Le grand portique de l'édifice ferait un effet admirable de perspective à l'extrémité de cette longue ligne droite qui le séparerait de celui du Casino.

Nulle part à Montbenon l'architecture du palais ne pourra produire la même impression à cause du peu de largeur du cadre et de la courte distance du point de vue, défaut que l'on ne peut corriger qu'en bouleversant Montbenon et son avenue, et cela à grands frais.

(A suivre.)

\* \* \*

### Concurrenz

*betreffend Erstellung und Uebernahme der Eisenconstruction zu einer Concerthalle für das eidgenössische Sängerfest pro 1880 in Zürich.*

Bezüglich dieser Concurrenzausschreibung erhalten wir folgende Zuschrift:

„So interessant die gestellte Aufgabe ist und desshalb zu deren Studium einladet, so sehr wird man entmuthigt nach Durchlesen des Programmes, das wieder, wie leider so oft, unvollständig und voll von dunklen Stellen ist. Es sind hauptsächlich folgende Punkte, welche unklar erscheinen und welche einer Berichtigung oder Ergänzung Seitens des Comité's bedürfen:

Betr. 4 ist zu bemerken, dass der Bauplatz, wie aus dem Programm zu entnehmen, theils ausgefüllter Seeboden, theils gewachsener Boden ist. Eine nähere Bezeichnung, sei es Angabe der Grenze zwischen beiden, sei es die Lage des festen Grundes im alten Seeboden, findet sich nicht, es erscheint somit als eine Unmöglichkeit, die Fundamente zu komponiren, zu berechnen und folgerichtig die Ausführung zu übernehmen und zu garantiren.

Bei 5 ist nicht angegeben, ob überhaupt eine Schnebelastung des Daches angenommen werden soll, oder ob dieselbe in der Belastung von 100 kg. per Quadratmeter als „Windbelastung etc.“ inbegriffen ist. (Es scheint uns, dass eine Belastung des Daches durch Schnee gar nicht in Betracht kommt, da sowol die Benutzung der Halle für Sängerfeste als auch event. für Ausstellungen etc. immer in den Sommer fallen wird. D. Red.)

In 7 ist als Termin für fertige Aufstellung der Construction der 31. Mai 1880 festgesetzt. Wie kann sich nun ein Unternehmer auf einen bestimmten Termin engagiren, wenn er nicht einmal weiß, wann ihm die Bestellung gemacht wird; denn im Programm ist weder ein Termin angegeben für die Lieferung\*) der Pläne, noch für den Entscheid des Preisgerichtes oder des Comité's.

Auch die unter II enthaltenen, „die Uebernahmofferte“ betreffenden, Bedingungen werden gewiss manchen Uebernehmer und gewiss die bedeutendsten Fabriken des Auslandes von der

\*) Anmerkung der Redaction. Für die Einlieferung der Pläne ist in den Ausschreibungen der 31. Dec. 1879 bezeichnet, dagegen fehlt allerdings der andere sehr wichtige Termin.

Beteiligung an der Concurrenz fernhalten, was sicherlich nicht zum Vortheil des Unternehmens ist.

Dafür, dass es unmöglich ist, die Fundamente zu übernehmen und zu garantiren, haben wir schon die Gründe beigebracht. Was ist nun unter Magazinirung am Festorte zu verstehen? Welche Zeit wird zwischen Montirung und Abbruch festgesetzt, was gewiss von Bedeutung ist, sollte sich Jemand finden, der geneigt wäre, diese Construction auszuführen und dem Comité zu leihen?

Es wäre sehr einfach, auf eine oder mehrere dieser Bestimmungen nicht einzugehen, aber dadurch setzt sich ein Concurrent der Folge aus, dass seine Arbeit nicht zugelassen wird und er somit die Mühe umsonst gehabt haben würde.

Von anderer Seite wurde uns die Frage vorgelegt, ob Eingaben von Plänen für die Construction, welche von *keiner* Uebernahmofferte begleitet sind, auch die unter II angeführten Kostenberechnungen beizufügen sind, oder ob für dieselben eine einfache Gewichtsberechnung genüge.

Wir hoffen, das Comité werde sich bald über diese Fragen vernehmen lassen, damit diese Concurrenz, welche eine sehr interessante Aufgabe betrifft, sich einer möglichst grossen Beteiligung erfreue.

*Die Redaction.*

\* \* \*

### Preussischer Gesetzesentwurf über Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Correspondenz.

Ich erlaube mir, Sie auf die Motive zum neuesten „preussischen Gesetzesentwurf über Erweiterung des Eisenbahnnetzes“, aus denen Nr. 91 der „Deutschen Bauzeitung“, Jahrgang 1879, einen Auszug enthaltend, aufmerksam zu machen.

Beim Lesen dieses Entwurfes wird man unwillkürlich zu Vergleichen mit dem schweizerischen Eisenbahnwesen verleitet.

— Die dem erstern zu Grunde liegende Absicht, das staatliche Verhalten gegenüber den zu schaffenden Eisenbahnen, zu deren Gunsten, ganz nach der sich zeigenden Entwicklung der Verkehrswege einzurichten, die Freiheit der Bewegung, welche diesen neuen Unternehmungen vom Staate zu Gunsten der Rentabilität zugedacht ist und anderes mehr, lassen vergleichsweise fragen, ob man nicht viel mehr bürokratische Tendenzen und Ausnutzung zu dritten Zwecken gegenüber den Eisenbahnen, den Organen solcher (uns gut bekannter) Staaten vorwerfen müsse, welche ohne Unterstützung ihrerseits den Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privathäufigkeit ganz überlassen haben. — Es mag hier nur an die Fälle gedacht werden, in denen die Westschweiz. Bahnen auf der Broye-Linie und die J. B. L. auf der Bern-Biel-Linie mehr als die concessionsgemäße Anzahl von Zügen auszuführen vom Bundesrat genötigt wurden und damit das in Aussicht genommene Verfahren der preussischen Regierung betr. Fahrplanfeststellung in Zusammenhang gebracht werden etc. etc.

In allgemeiner Hinsicht hat sodann das preussische Vorgehen — bescheiden zwar, aber zielfest und desshalb des Erfolges um so sicherer — gewiss etwas nur Ermuthigendes für alle jene Kreise, welche alle Hoffnung auf eine gedeihliche Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in Ländern von minderm Productenreichthum dermalen aufgegeben haben.

E. W.

\* \* \*  
**Chronik.**

#### Eisenbahnen.

*Gotthardtunnel.* Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 5,70 m<sup>q</sup>, Airolo 24,60 m<sup>q</sup>, Total 30,30 m<sup>q</sup>, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 4,30 m<sup>q</sup>.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 533,40 m<sup>q</sup>.

Auf der Seite von Göschenen ist der zu durchbrechende Fels äusserst weich. Derselbe übt einen so starken Druck aus, dass die Verstreubungsarbeiten sehr erschwert werden.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an

JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.