

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 24

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: 21.01.2026

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

Vergleicht man die Façaden des Projectes mit denjenigen der bis jetzt in Bern erstellten Schulgebäude und der im Programm angesetzten Preise, so darf ein gerechter Zweifel obwalten, ob solche Façaden in diesen Preisen inbegriffen, also programmgemäß seien.

Diese factischen Ueberretungen des Programmes zeigen, dass diese Anlage wenig geeignet ist, den Anforderungen desselben gerecht zu werden.

Schöne Spielplätze sind gewonnen; derjenige der Primarschule ist jedoch nicht einmal im Project getheilt. Ich bedaure aber sehr die Kinder, welche bei schlechtem Wetter ihre Erholungsräume in 36 m, 40 m langen und noch längeren Gängen, mit einem einzigen Lichte am Ende derselben, zu suchen haben; von den Treppenhausfenstern ist wenig Licht zu erlangen für die Gänge.

Als das Vorzüglichste des Entwurfes ist jedenfalls die Anlage der Abritte und Pisosirs in einer Hauptecke des Gebäudes angesehen worden.

Die Aula ist für beide Schulanstalten günstig gelegen, aber ein grosser ästhetischer Gedanke wird in deren Placirung nicht entdeckt werden können. Die Aula ist bis jetzt immer als idealer Centralpunkt eines Schulgebäudes betrachtet und deren äussere Erscheinung in der Façade als solche ausgebildet worden. Die höheren Schulanstalten der Schweiz zeigen, welchen Werth der Aula durch ihre Lage zum ganzen Bau beigelegt werden soll und Prof. Semper hat mit dem Mittelbau des Polytechnikums in Zürich das schönste Beispiel gegeben.

Das Project 11 mit seiner sonderbaren Treppenanlage und den oben in einen zusammengezogenen Lichthöfen hätte schon aus hygienischen Gründen nicht prämiert werden sollen, ebensowenig als die dunkeln Gänge von Nr. 21.

Wenn für Schulgebäude Lösungen möglich sind, wo Gänge, Vestibule und Treppen directes Licht erhalten, so sollen solch' kleine Lichthöfe verworfen werden.

Die Aula liegt in gar nicht günstiger Verbindung mit den Treppen.

Der Entwurf Nr. 14 wäre unbedingt besser für den gegebenen Bauplatz, wenn der Flügel längs der Speichergasse an der Waisenhausstrasse angelegt wäre.

Ein Schulgebäude von 83 m Länge, mit acht Lehrzimmern per Etage, Parterre und drei Etagen hoch, an einer blos 15 m breiten, wenig schönen Strasse, steht gewiss nicht am rechten Orte, wenn derselbe Bauplatz drei Seiten bietet, die sozusagen ganz frei liegen.

In diesem Projecte liegt doch die Aula am richtigen Orte und ist in directer Verbindung mit einer geräumigen Treppenanlage, was deren Werth bedeutend erhöht über diejenige der drei anderen prämierten Arbeiten.

Der Verfasser von Nr. 31 hat sich streng an das Programm gehalten bis auf wenige unwichtige Punkte und hat dadurch bewiesen, dass es eingehalten werden konnte.

Die Aula ist hier am schönsten zum Ausdruck gekommen; es fehlt aber die schöne directe Verbindung mit der Haupttreppen und dem Hauptentrée. Es soll der Hauptaal eines Schul-, überhaupt eines öffentlichen Gebäudes von der Haupttreppen aus nicht gesucht werden müssen in mehr oder weniger langen Gängen, und umgekehrt soll beim Verlassen eines solchen Saales die Treppe klar vor Augen liegen.

Diese *Gesammtanlage* ist in ästhetischer und hygienischer Beziehung und in Bezug auf den gegebenen Bauplatz und das Programm nicht nur vielleicht, sondern unstreitig die beste unter den prämierten. In ihr, mit Hauptentrée und Treppenanlage liegt die Grundidee für definitive Gestaltung dieser Schulgebäude.

Ich stelle mir noch die Frage, ob es nicht practischer wäre, die Lehrzimmer der Primarschule nach Westen zu legen und dadurch dem Lärm vom Hof und Turnhalle zu entrücken.

In Anbetracht der in diesem Quartier stehenden öffentlichen Bildungsanstalten ist nämlich zu wünschen, dass die Besitzung der Blindenanstalt demgemäß überbaut werde, und dass dadurch auf dem Areal des Schulgebäudes Lehrzimmerfenster auch näher als 10 m von der Grenze dürfen angebracht werden.

Auch in Bezug auf Beleuchtung wären die Lehrzimmer ebenso günstig gelegen, als gegen den Hof.

Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im November 1881.

Grosser Gotthardtunnel.

Stand der Arbeiten	Göschenen			Airolo			Total
	Ende Oct.	Fort-schritt	Ende Nov.	Ende Oct.	Fort-schritt	Ende Nov.	
	i. Meter	i. Nov.	i. Meter	i. Meter	i. Nov.	i. Meter	
Richtstollen . .	7744,7	m	7744,7	7167,7	m	7167,7	14 912,4
Seitl. Erweiterung	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Sohlenschlitz . .	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Strosse . . .	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Vollausbruch . .	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Deckengewölbe .	7595,7	149,0	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Oestl. Widerlager	7730,0	14,7	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Westl. "	7726,4	18,3	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Sohlengewölbe .	79,0	—	79,0	—	—	—	79,0
Tunnelcanal . .	7744,7	—	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4
Fertiger Tunnel .	7581,7	163,0	7744,7	7167,7	—	7167,7	14 912,4

Miscellanea.

Professur für Architectur an der Academie von Lausanne. — An Stelle des demissionirenden Herrn Architect Bourrit von Genf wurde Herr Architect Benjamin Recordon in Lausanne zum außerordentlichen Professor für Baukunst an der dortigen Academie gewählt.

Eine electrische Eisenbahn vom Bahnhof Eisenach nach der Wartburg ist projectirt.

Eisenbahnstatistik. — Soeben ist der achte Band der schweizerischen Eisenbahnstatistik herausgekommen. Indem wir uns vorbehalten, später auf das darin enthaltene schätzbare Material einzutreten, theilen wir mit, dass auch von Seite des deutschen Reichseisenbahnamtes an der Aufstellung einer neuen, durchaus einheitlich angeordneten Statistik gearbeitet wird. Die Herstellung einer wirklich zuverlässigen und brauchbaren Statistik für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands ist mit Rücksicht auf die in der Schwebe befindliche Frage einer internationalen Eisenbahnstatistik von grosser Bedeutung.

Arlbergbahn. — Im nächsten Frühjahr wird in Folge der bevorstehenden Vergebung der Arbeiten auf den Strecken Landeck-St. Anton und Langenbludenz die Arlbergbahn in allen Theilen im Bau sein. Auf der Strecke Innsbruck-Landeck sollen die Hochbauten demnächst vergeben werden.

Telephon. — Die Wiener Telephonleitung wird nach der „Deutschen Zeitung“ etwa zwei Fuss unter der Erdoberfläche gelegt. Zuerst wird der erforderliche Graben ausgehoben und dann in demselben eine Rinne aus Lärchenholz von geringer Breite und Tiefe, und oben offen, gelegt. In diese Rinne kommen die Rohre zu liegen, welche die Leitungen oder Kabel enthalten. In jedem einzelnen Rohr stecken vierzehn Kabel, deren jedes aus vier sehr schwachen Kupferdrähten, in ähnlicher Weise wie ein Telegraphenkabel, besteht. Die aussen mit einem besonderen Fettanstriche versehenen Rohre, deren gegenwärtig z. B. in der Weihburggasse, auf dem Franziskanerplatz u. s. w. zur Staatsdruckerei vier gelegt werden, bestehen aus so weichem Blei, dass sie auf einigen „Kabellämmeln“ aufgerollt werden können. Jede solche Trommel fasst 600 m Rohr, welche ein Gewicht von 8 Metercentner oder 16 Zollcentner repräsentiren. Die Trommeln werden auf „Kabelkarren“, welche sehr stark aus Eisen construit sind und auf ganz kleinen Rädern laufen, weitergefahrene, das Rohr läuft entsprechend ab und wird von einem in der Grube mitgehenden Arbeiter mit freier Hand so regelmässig in die Holzrinne gebettet. Die Karren haben eine sehr sinnreiche Einrichtung zum Emporheben und Mitnehmen der belasteten und Ablegen der leeren Trommeln. Liegen die Rohre, so werden sie mit einer pulverisierten Mischung von Holztheer, Sand und Cement überschüttet, welche zwischen die Rohre eindringt und das Lärchenholz der Rinne imprägnirt, so dass das Ganze nach kurzer Zeit eine einzige steinharte Masse bildet. Darauf kommt noch eine Lage reinen Cements, gleichsam als äussere wasserdichte Kruste. Ist dies Alles fertig, so wird das Erdreich wieder zugeschüttet. Die Imprägnirung des Holzes nach dieser Methode, sowie die Construction der Kabelwagen sind Erfindungen des Ingenieurs Kittel in Wien.

Concurrenz.

Für Entwürfe zu einem Vereinsgebäude für Architekten in Amsterdam ist von dem niederländischen Verein zur Beförderung der Baukunst eine internationale Concurrenz ausgeschrieben. Preise 500 fl. holl. (Fr. 1050), 300 fl. holl. (Fr. 630) und 100 fl. holl. (Fr. 210), nebst einer goldenen Medaille für den ersten, einer silbernen für den zweiten und einer bronzenen Medaille für den dritten Preis. Einlieferungsstermin 1. Mai 1882. Programme können bei dem Secretär der Gesellschaft: Herrn C. F. J. Louis Rieber, Ingenieur-Architect, Wijde Kasteelsteeg 2, Amsterdam, bezogen werden.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein Winterthur.

Sonntag, den 3. Juli 1881: Excursion nach Schaffhausen, Besichtigung der Wasserwerksanlage daselbst, sowie der Wassersäulen-Maschinen in Neuhausen. Ueberfahrt nach Schloss Laufen, Mittagessen in Dachsen, Rheinfahrt bis Teufen und Heimkehr über Rorbas.

Donnerstag, den 27. October 1881: Mittheilungen von Herrn Perelli über die Ausstellung in Mailand, sowie von Herrn Diethelm über den neuen Petroleumskeller in Zürich.

Freitag, den 11. November 1881: Vortrag von Herrn O. Bosshard über Zeitmesser.

Donnerstag, den 24. November 1881: Vortrag von Herrn J. J. Reifer über Riementransmission.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht:

Für den Hochbau der serbischen Bahnen ein Ober-Architect. Ferner einige Ingenieure. (263)

Ein Maschineningenieur zur Leitung einer mechanischen Werkstätte in Madrid. (264)

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Gestern Abend ist nach langer schmerzvoller Krankheit

Professor Dr. C. Culmann

gestorben.

Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Be-triebs-länge	Im October 1881					Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. October 1881					Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %		
						Km	Franken	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken	Fr.	
Centralbahn...	323 ¹⁾	365 000	503 000	868 000	2 687	+ 14 639	- 138	- 4,9	3 642 800	4 488 943	8 131 743	25 668	+ 252 327	- 423	- 1,6		
Basler Verbindungsb.	5	2 750	14 050	16 800	3 360	- 1 717	- 343	- 9,8	35 962	148 925	184 887	36 977	+ 20 875	+ 4175	+ 12,7		
Aarg. Südbahn	29	7 250	6 050	13 300	459	- 1 796	- 62	- 11,9	72 520	56 422	128 942	4 446	- 8 348	- 288	- 6,1		
Wohlen-Bremgarten	8	960	450	1 410	176	- 225	- 28	- 13,7	8 683	5 415	14 098	1 762	- 401	- 50	- 2,8		
Emmenthalbahn ...	46 ⁴⁾	16 600	18 500	35 100	763	+ 18 778	+ 83	+ 12,2	133 748	130 196	263 944	1 231	+ 100 141	+ 406	+ 5,9		
Gotthardbahn	67	46 000	26 100	72 100	442	- 2 367	- 45	- 3,1	375 531	225 943	601 474	4 649	- 22 178	- 706	- 3,6		
Jura-Bern-Luzernb.	256	234 000	296 000	530 000	2 070	- 7 156	- 28	- 1,3	2 240 991	2 617 727	4 858 718	18 978	+ 49 397	+ 192	+ 1,0		
Bern-Luzern-Bahn ...	95	66 500	37 500	104 000	1 095	+ 11 534	+ 122	+ 12,5	583 462	352 130	935 592	9 849	+ 4 196	+ 45	+ 0,5		
Bödeli-Bahn	9	5 200	2 400	7 600	844	- 1 211	- 135	- 13,8	118 707	31 399	150 106	16 678	- 6 166	- 685	- 3,9		
Nationalbahn	0 ²⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 497 551	- 4167	- 100,0	
Nordostbahn	541 ³⁾	491 000	731 000	1 222 000	2 259	- 21 286	- 52	- 2,3	4 710 597	6 020 909	10 731 506	19 892	+ 99 841	- 4124	- 17,2		
Zürich-Zug-Luzern ...	67	85 600	59 400	145 000	2 164	+ 23 538	+ 351	+ 19,4	803 314	520 171	1 323 485	19 753	+ 12 286	+ 183	+ 0,9		
Bötzbergbahn	58	52 400	121 400	173 800	2 997	- 10 633	- 183	- 5,8	510 429	1 032 213	1 542 642	26 597	- 240 517	- 4147	- 13,5		
Effretikon-Hinweil ...	23	6 200	8 500	14 700	639	- 823	- 36	- 5,3	61 075	73 079	134 154	5 833	- 3 956	- 172	- 2,9		
Suisse Occidentale ...	599 ⁵⁾	603 000	605 000	1 208 000	2 017	- 53 839	- 93	- 4,4	5 361 307	5 604 939	10 966 246	20 718	+ 407 970	+ 771	+ 3,9		
Simplonbahn	0 ⁶⁾	-	-	-	-	-	-	-	208 345	114 166	322 511	4 627	+ 21 093	+ 303	+ 7,0		
Bülle-Romont	19	6 180	14 020	20 200	1 063	- 2 500	- 132	- 11,5	54 200	123 800	178 000	9 368	+ 9 580	+ 504	+ 5,7		
Tössthalbahn	40	14 273	12 162	26 435	661	- 597	- 15	- 2,2	129 621	100 861	230 482	5 762	- 20 320	- 508	- 8,1		
Verein. Schweizerb.	278	295 200	287 200	582 400	2 095	+ 13 293	+ 48	+ 2,3	2 919 032	2 369 943	5 288 975	19 025	- 21 311	- 77	- 0,4		
Toggenburgerbahn ...	25	14 800	9 550	24 350	974	- 850	- 34	- 3,4	141 595	79 416	221 011	8 840	- 2 655	- 106	- 1,2		
Wald-Rüti	7	3 400	2 050	5 480	783	- 654	- 93	- 10,6	31 700	20 300	52 000	7 428	+ 4 042	+ 577	+ 8,4		
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 350	420	1 770	1 076	- 178	- 35	- 9,2	14 149	4 448	18 597	8 977	- 2 823	- 331	- 13,2		
21 Schweiz. Normalb.	2499	2 317 663	2 754 782	5 072 445	2 029	- 24 050	- 49	- 2,4	22 157 768	24 121 345	46 279 113	18 647	+ 155 522	+ 27	- 0,2		
1) 1880 21 km weniger 2) " 164 " mehr 3) " 134 " weniger 4) " 22 " " 5) " 117 " " 6) " 117 " mehr																	
Specialbahnen																	
Appenzeller-Bahn...	15	7 417	5 351	12 768	851	- 2 722	- 182	- 17,6	82 770	49 034	131 804	8 787	- 6 459	- 431	- 4,7		
Arth-Rigibahn	11	-	-	-	-	-	-	-	185 746	11 021	196 767	17 888	- 136	- 12	- 0,1		
Lausanne-Echallens	15	4 917	1 324	6 241	416	- 889	- 59	- 12,4	48 360	10 851	59 211	3 947	- 5 505	- 367	- 8,5		
Rigibahn (Vitznau) ...	7	6 441	1 367	7 808	1 115	- 38	- 5	- 0,5	340 523	20 950	361 473	51 639	+ 124	+ 18	+ 0,0		
Rorschach-Heiden	7	2 340	3 301	5 641	806	- 413	- 59	- 6,8	44 126	25 730	69 856	9 979	- 11 045	- 1578	- 13,7		
Uetlibergbahn	9	2 023	156	2 179	242	- 1 480	- 164	- 40,4	70 452	3 324	73 776	8 197	- 11 474	- 1275	- 13,5		
W'weil-Einsiedeln	17	15 100	5 600	20 700	1 218	- 1 924	- 113	- 8,5	159 057	49 269	208 826	12 254	+ 1 114	+ 66	+ 0,5		
5 resp. 7 Bahnen	81	38 238	17 099	55 837	790	- 7 466	- 107	- 11,9	931 034	170 179	1 101 213	18 595	- 33 381	- 412	- 2,9		