

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 19

**Artikel:** Der Saalbau in Aarau  
**Autor:** Geiser, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-10316>

#### **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:** 01.02.2026

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

	Maximum mm	Minimum mm	
17. Kleiner Durchmesser des Querschnitts der Kupplungsbügel (Einhängbügel) am Berührungs punkt des Zughakens . . . . .	35	30	3. das grösste derzeit in jedem Lande zulässige Ladeprofil. Das Profil soll im Maasstab von $1/10$ gezeichnet und mit allen nötigen Maassangaben versehen sein.
Zulässiges Maass für besteh. Material { Güterwagen Personenwagen	—	(25)	Der Bundesrat wird gebeten, diese Profile entgegenzunehmen, eine vergleichende Darstellung derselben erstellen zu lassen und so dann die Conferenz für Aufstellung eines definitiven Maximalprofils für die Eisenbahnfahrzeuge einzuberufen.
18. Sicherheitskuppelungen. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfende mit einer oder zwei Sicherheitskuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die bis jetzt allgemein vorgeschriebenen Nothketten können mithin durch eine centrale Sicherheitskuppelung ersetzt werden. Immerhin sollen derartige Vorrichtungen die Verbindung mit Eisenbahnfahrzeugen, welche mit Nothketten versehen sind, gestatten.	—	(22)	Die Conferenz constatirt vorläufig, dass bis zur Feststellung eines definitiven Profils ein Ladeprofil ohne Hinderniss auf allen Bahnen der in der Conferenz vertretenen Länder verkehren kann, wenn dasselbe in einer Höhe von 1300 mm über Schienenoberkante eine Breite von 3000 mm hat und mit einem Halbkreis von 1500 mm Radius in einer Gesamthöhe von 4150 mm über Schienenoberkante abschliesst.
19. Abstand der am tiefsten herabhängenden Theile der nicht angezogenen Kuppelungen über Schienenoberkante, bei vollbelasteten Wagen, sofern die Kuppelungen nicht aufgehängt werden können .	—	75	Die Conferenz wünscht, dass die Frage einheitlicher Vorschriften betreffend den Zollverschluss für Eisenbahnwagen auf dem Wege einer internationalen Vereinbarung der Zollverwaltungen und mit Berücksichtigung der Anforderungen des Eisenbahnverkehrs geregelt werde.
20. Jeder Personen- oder Güterwagen muss mit Tragfedern versehen sein.	—	40	Ferner spricht sie den Wunsch aus, dass die Eisenbahnverwaltungen veranlassen werden, sich über die Annahme eines einheitlichen Schlüssels für die im internationalen Verkehr verwendeten Wagen zu verständigen.
21. Die Bremskurbeln müssen so eingerichtet sein, dass sie beim Anziehen der Bremsen nach rechts (d. h. in gleicher Richtung wie die Zeiger einer Uhr) gedreht werden.	—	40	Obschon, wie aus den Conferenzprotokollen hervorgeht, verschiedene in dem vorstehenden Schlussprotokoll verzeichnete Anträge nicht die Zustimmung aller Delegationen erhalten haben, vielmehr auch heute noch in Folge der einzelnen Delegirten ertheilten Instructionen Einstimmigkeit nicht erzielt werden kann, werden die Regierungsabgeordneten der Conferenz das vorliegende Protokoll gleichwohl ihren Regierungen mittheilen und dieselben ersetzen, bis zum 1. Juli 1883 dem schweizerischen Bundesrat die Massnahmen kund zu thun, welche sie für die definitive Annahme der Vereinbarungen zweckdienlich erachten.
22. Die Bremsersitze an den Güterwagen müssen so eingerichtet sein, dass, wenn zwei derselben einander gegenüberstehen, die volle Vorderfläche der Bremsersitze hinter der eingedrückten Bufferfläche zurücksteht.	—	40	~~~~~
Horizontaler Abstand der Vorderfläche von der Stirnfläche der Buffer . . . . .	—	40	~~~~~
23. Jeder Wagen muss nachstehende Bezeichnungen tragen:	—	40	~~~~~
1. die Eisenbahn, zu welcher er gehört;	—	40	~~~~~
2. eine Ordnungsnummer;	—	40	~~~~~
3. die Tare oder das Eigengewicht des Fahrzeuges nach der letzten Gewichtsaufnahme, einschliesslich Räder und Achsen;	—	40	~~~~~
4. die Tragfähigkeit oder das Maximalladegewicht; Personenwagen sind von dieser Bestimmung ausgenommen;	—	40	~~~~~
5. den Radstand, wenn derselbe über 4500 mm beträgt; diese Bestimmung bezieht sich bloss auf neu zu erbauendes Material;	—	40	~~~~~
6. eine specielle Angabe, im Falle die Achsen radial verstellbar sind.	—	40	~~~~~

## Art. 2.

Das Rollmaterial eines Staates, welches den Bedingungen des vorigen Artikels entspricht und außerdem sich in gutem Zustande befindet, ist zum freien Verkehr auf dem Landesgebiet der andern Staaten zugelassen.

## Art. 3.

Die *Spurweite der Bahngleise*, auf geraden Strecken zwischen den innern Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll nach der Ansicht der Mehrheit der Conferenz bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Gleisen im Maximum 1440 und im Minimum 1435 mm betragen.

## Art. 4.

Die Conferenz erklärt es einstimmig für zweckmässig, dass ein allgemeines Maximalprofil für Eisenbahnwagen aufgestellt werde.

Sie hält jedoch zur Erreichung eines befriedigenden Resultats weitere Erhebungen für nothwendig und bittet daher den Bundesrat, die in der Conferenz vertretenen Regierungen zu ersuchen, demselben bis zum 30. April 1883 folgende Materialien mitzutheilen:

1. das Minimalprofil des lichten Raumes, welches sowohl für die freie Strecke als auch für die Bahnhöfe auf den verschiedenen Bahnlinien vorhanden ist;
2. diejenige Profilerweiterung, welche demnächst durch Beseitigung der bei einzelnen Bahnobjecten bestehenden Einengungen erzielt werden könnte;

3. das grösste derzeit in jedem Lande zulässige Ladeprofil. Das Profil soll im Maasstab von  $1/10$  gezeichnet und mit allen nötigen Maassangaben versehen sein.

Der Bundesrat wird gebeten, diese Profile entgegenzunehmen, eine vergleichende Darstellung derselben erstellen zu lassen und so dann die Conferenz für Aufstellung eines definitiven Maximalprofils für die Eisenbahnfahrzeuge einzuberufen.

Die Conferenz constatirt vorläufig, dass bis zur Feststellung eines definitiven Profils ein Ladeprofil ohne Hinderniss auf allen Bahnen der in der Conferenz vertretenen Länder verkehren kann, wenn dasselbe in einer Höhe von 1300 mm über Schienenoberkante eine Breite von 3000 mm hat und mit einem Halbkreis von 1500 mm Radius in einer Gesamthöhe von 4150 mm über Schienenoberkante abschliesst.

Die Conferenz wünscht, dass die Frage einheitlicher Vorschriften betreffend den Zollverschluss für Eisenbahnwagen auf dem Wege einer internationalen Vereinbarung der Zollverwaltungen und mit Berücksichtigung der Anforderungen des Eisenbahnverkehrs geregelt werde.

Ferner spricht sie den Wunsch aus, dass die Eisenbahnverwaltungen veranlassen werden, sich über die Annahme eines einheitlichen Schlüssels für die im internationalen Verkehr verwendeten Wagen zu verständigen.

Obschon, wie aus den Conferenzprotokollen hervorgeht, verschiedene in dem vorstehenden Schlussprotokoll verzeichnete Anträge nicht die Zustimmung aller Delegationen erhalten haben, vielmehr auch heute noch in Folge der einzelnen Delegirten ertheilten Instructionen Einstimmigkeit nicht erzielt werden kann, werden die Regierungsabgeordneten der Conferenz das vorliegende Protokoll gleichwohl ihren Regierungen mittheilen und dieselben ersetzen, bis zum 1. Juli 1883 dem schweizerischen Bundesrat die Massnahmen kund zu thun, welche sie für die definitive Annahme der Vereinbarungen zweckdienlich erachten.

## Der Saalbau in Aarau.

Von A. Geiser, Stadtbaumeister in Zürich.

(Mit einer Tafel.)

„Beharrlichkeit führt zum Ziele“. Mit nicht geringer Genugthuung konnte die Gemeindsbehörde der Stadt Aarau sich dieser Worte erinnern, als die Gemeindeversammlung vom 5. Juni er. mit grossem Mehre den Antrag des Stadtrathes zur Erstellung eines Fest-Saalbaues mit einem Kostenaufwande von 200 000 Fr. zum Beschluss erhab.

Bekanntlich herrscht in Aarau ein sehr musikalisches Leben; trotz der verhältnissmässig geringen Zahl von annähernd nur 7000 Einwohnern können die in Aarau durch die Initiative des Cäcilienvereins gebotenen musikalischen Productionen, Abonnementsconcerte etc. sich ganz füglich neben die Leistungen der grössern Städte der Schweiz rangiren.

Auf dem Gebiete des Männergesanges hat ja die Abtheilung des Männerchors der Cäcilia nicht ohne Erfolg mit den besten Gesangvereinen an eidgen. Gesangfesten um die Palme gerungen. Selbst an tüchtigen, über den Rahmen der Vaterstadt hinaus bekannten Solisten fehlt es Aarau nicht. Wer kennte nicht den schon durch sein Aeusseres so vortheilhaft sich einführenden Tenoristen Landolt, ein Hauptförderer des vorliegenden Projektes, und den in neuester Zeit, namentlich durch seine so gelungene Mitwirkung am Tonkünstlerfest, zu allgemeiner Anerkennung gelangten Bassisten Burgmeier? Auch an einer Anzahl jugendlicher Sopranstimmen, die befähigt sind, Solopartien zu übernehmen, soll es nicht fehlen. Und „last not least“ darf nicht unerwähnt bleiben, dass der Stadtschreiber Herr Fürsprech Niggli eine Art Autorität in musikalischen Dingen ist, gehört er doch zu den beliebten und beinahe ständigen Correspondenten der schweizer. Musikzeitung.

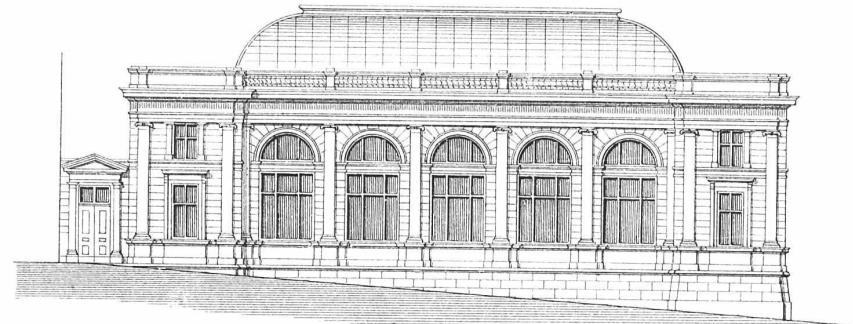
Dass bei solch' günstigen Verhältnissen der Wunsch ein allgemein verbreiteter werden musste, an Stelle der kleinen und primitiven Räume, die in erster Linie den verschiedenen musikalischen Kräften und Vereinen zur Verfügung stehen, etwas Besseres gesetzt zu sehen, liegt auf der Hand.

Woher die nötigen Mittel sich beschaffen? das war aber auch hier die erste und wichtigste in Erwägung zu ziehende Frage. Aus

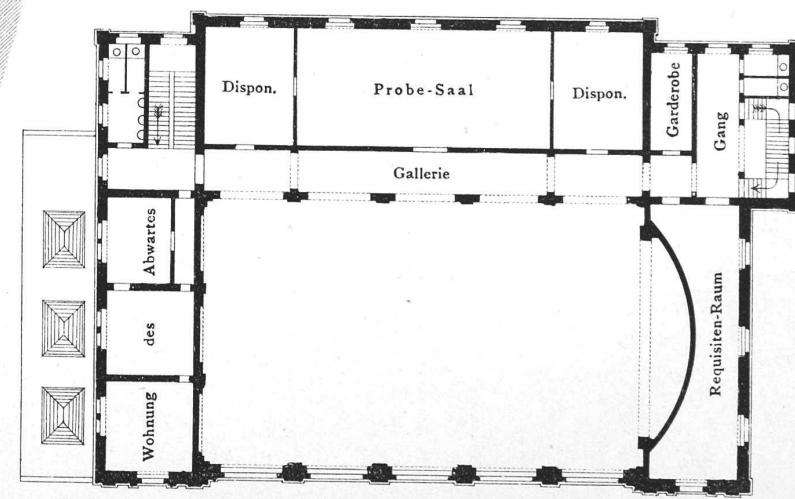
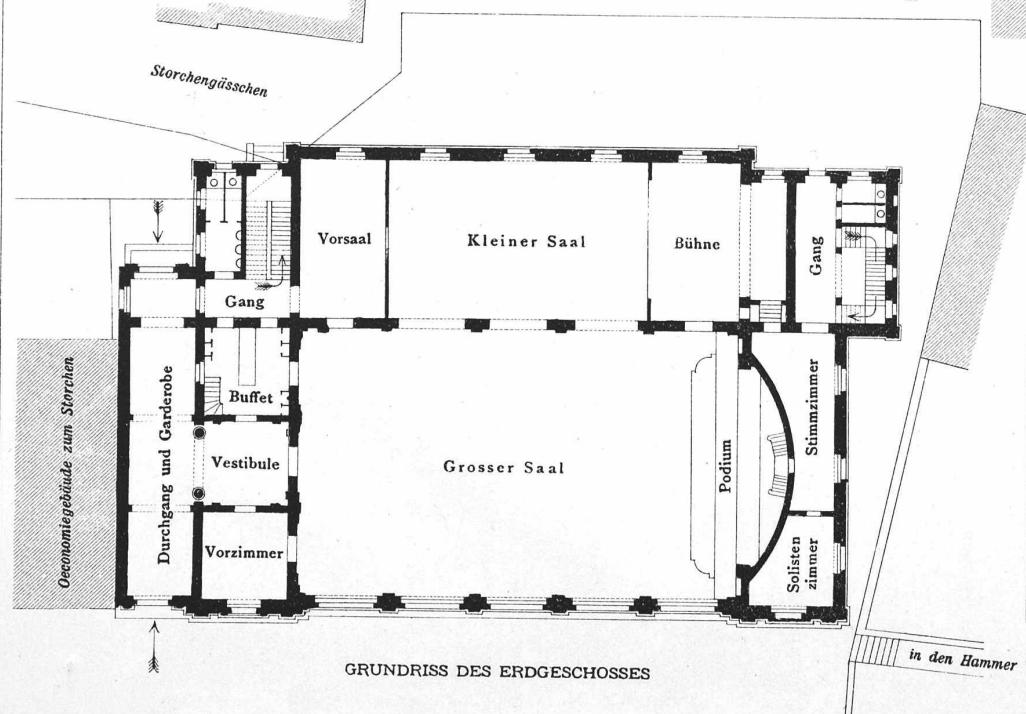
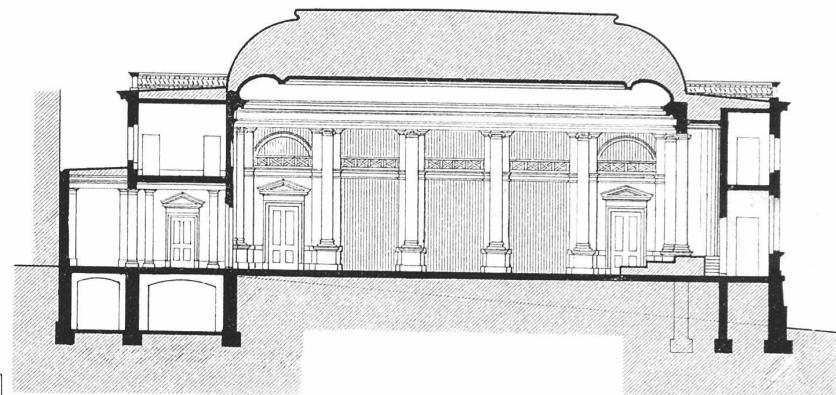
DER SAALBAU IN AARAU

Entworfen v. STADTBAUMEISTER A. GEISER in Zürich.

OESTL. FAÇADE



LÄNGENSCHNITT



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
20 30 40  
Masstab 1 : 400.

# Seite / page

110(3)

# leer / vide / blank

den städtischen Mitteln konnte die hiefür nötige Ausgabe nicht des gänzlichen bestritten werden; so schritt man denn zur Sammlung freiwilliger Beiträge. Ganz namhafte Summen wurden gezeichnet, so dass in verhältnissmässig kurzer Zeit ein Betrag von circa 100 000 Fr. beschafft war.

Ein gewiss anerkennenswerther Erfolg und ein rühmendes Zeugniß für den opferwilligen und idealen Sinn der aarausischen Bevölkerung!

Inzwischen wurden die technischen Studien an Hand genommen. Auf Grund eines vorläufig festgesetzten Programmes wurde eine Anzahl Projecte zu Handen der Behörde ausgearbeitet, welche behufs Begutachtung dem Schreiber dies zugestellt wurden. Das Resultat dieser Untersuchung fiel aber insofern negativ aus, als das aufgestellte Programm für ein befriedigendes Resultat der Baufrage und behufs zweckmässiger Benutzung der Concertlocalitäten, Bühne für ein kleines Theater, etc. nach verschiedenen Richtungen hin der Ergänzung bedurfte.

Diese Anregung fand Anklang; das erweiterte Programm wurde von der Behörde genehmigt und der jetzige Autor des Projectes erhielt den gleichzeitigen Auftrag, nun auf Grund des ergänzten Programmes ein neues Project auszuarbeiten. Dies geschah und ohne erhebliche Modification wurde der Entwurf, der laut Vorschlag einen Kostenaufwand von 165 000 Franken erforderte, genehmigt.

Das dem Baue zu Grunde liegende Programm lautete in der Hauptsache:

1. Grosser Saal für ca. 800 Personen incl. Podium;
2. Kleiner Saal mit Bühne für ungefähr 400 Personen, derselbe soll mit dem grossen Saal bei gewissen Anlässen vereinigt werden können;
3. Wirtschaftsräumlichkeiten und Garderoben, erstere zum Theil im Keller;
4. Zimmer für Musiker und Solisten;
5. Zuschauergallerien;
6. Ein disponibler Raum zu ebener Erde;
7. Uebungssaal;
8. Räume zur Aufnahme des Mobiliars etc.;
9. Wohnung für den Abwart.

Ob durch die Lösung das Richtige getroffen ist, das muss erst die Erfahrung lehren und das um so mehr, als ja hier im Hinblick auf die Zweckbestimmung des Gebäudes die Akustik eine wesentliche Rolle spielt, über welche aber fassbare Anhaltspunkte bezüglich räumlicher Disposition, Wahl von Material etc. zur Zeit noch nicht vorhanden sind.

Im Winter 1881/82 wurden dann noch die Arbeitspläne samt dem Vorausmaasse fertig gestellt und auf dieser Grundlage von der Behörde eine öffentliche Ausschreibung zur Uebernahme sämtlicher Arbeiten veranlasst. Erst mit diesem durchaus sicheren, nach allen Seiten ausgereiften Material und mit verbindlichen Offerten wurde die Angelegenheit der Gemeinde zur definitiven Beschlussfassung unterbreitet.

Ohne Opposition ging zwar die Sache nicht ab. „Das Bessere ist der Feind des Guten“. Dieser Standpunkt wurde in guten Treuen von einer Fraction vertreten, welche namentlich mit der Lage des Gebäudes sich nicht befreunden zu können glaubte. Vollständig freistehende Stellung in schönerer, bevorzugterer Lage mit damit

verbundenen besseren Verkehrsverhältnissen, das waren an sich ja voll und ganz berechtigte Wünsche, aber welche, der bedeutend grössern finanziellen Mehrerfordernisse wegen, die Realisirung eines solchen Projectes weit hinausgeschoben, wenn nicht ganz verhindert hätten. Selbstredend wurden auch Stimmen laut, es gehe das gemeindräthliche Project zu weit über den Rahmen des Nöthigen hinaus.

Wie eingangs bereits gesagt, wurde der Antrag des Gemeindirates mit grossem Mehr angenommen. Dieses Resultat war nicht zum Mindesten dem äusserst sorgfältigen und klaren gedruckten Berichte der Behörde, welcher, wie von massgebender Seite berichtet wird, durch ein einlässliches überzeugungstreues Votum des Präsidenten Herrn Stadtammann Tanner unterstützt wurde, zu verdanken.

Ich kann mich der Aeusserung des persönlich gewonnenen Eindruckes nicht enthalten, dass von Seite der Behörde und speciell der Spalte derselben die Angelegenheit mit einer solchen Gründlichkeit und Gewandtheit behandelt wurde, welche allcoin es ermöglichen, dass die ganze Baufrage in verhältnissmässig so kurzer Zeit in das Stadium der Ausführung gelangen konnte.

Mit dem vorerwähnten Beschlusse wurde dann auch gleichzeitig der über die Bauausführung vorbereitete Vertrag gutgeheissen und die Arbeiten der bewährten Firma Zschokke & Co. um die Totalsumme von 150 000 Fr. übergeben. In dieser Summe ist nicht inbegriffen die Wasser-, Gas und Heizeinrichtung, die Decorations- und die Tapeziererarbeiten, sowie das Mobiliar.

Die unten folgende Tabelle, die einem Berichte des Stadtrathes an die Gemeinde entnommen wurde, und die Kosten verschiedener öffentlicher Bauten vergleichend zusammenstellt, ist interessant genug, um hier beigefügt zu werden.

Ueber die Bauausführung selbst ist in Kürze noch Folgendes mitzutheilen:

Für die Ueberwachung der speciellen Bauausführungen und die Anfertigung der noch nothwendigen Detailpläne ist eine besondere Bauleitung bestellt worden. Die Wahl fiel auf Herrn Architect Zerweck, einen noch jüngern Techniker, der unter Baurath Egle in Stuttgart seine theoretische und auch practische Ausbildung erhielt und der bis anhin seine volle Befähigung für die Lösung der ihm anvertrauten schönen Aufgabe an den Tag gelegt hat.

Das für den Bau zu verwendende Material ist für den Unterbau und die Mauerung Aargauer Kalkstein, die Hauptfassade und die übrigen Steinhauerarbeiten werden aus Bernersandstein ausgeführt.

Entgegen dem gemachten Vorschlage, für die grossen Räume eine Centralheizung anzulegen, wird für sämtliche Räume Ofenheizung angenommen; der Ventilation soll eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Mit dem in Aarau alljährlich im Frühjahr stattfindenden Jugendfeste wurde diesmal die Feier der Grundsteinlegung des Baues verbunden; zur Zeit ist der grössere Theil desselben bereits unter Dach gebracht.

Der Ausbau wird so betrieben werden, dass das Gebäude im nächsten Sommer seiner Zweckbestimmung übergeben werden kann. Möge nun der Bau zur Zufriedenheit der so opferwilligen Bevölkerung ausfallen und möge durch diese neue Heimstätte für die Pflege des idealen Lebens dieselbe neue Kräftigung und eine zum Wohl der Stadt gedeihliche Entwicklung erlangen.

Ort	Gebäude	Eigentümer	Baukosten ohne Bauplatz	Cubischer Inhalt	Anzahl der Plätze	Baukosten per m <sup>3</sup>		m <sup>3</sup> per Platz
						Fr.	m <sup>3</sup>	
1. Aarau . . .	Schulgebäude .	Einwohnergemeinde Aarau . . .	747 043	30 302	1500	24.65	498.—	20,21
2. Zürich . . .	Börse . . . .	Kaufmännische Gesellschaft . .	790 281	25 000	1000	31.61	790.28	25,00
3. Basel . . .	Theater . . .	Actionäre des Stadttheaters . .	609 500	25 000	1500	24.38	406.33	16,67
4. do. . . .	Musiksaal . . .	Gesellschaft des Stadt-Casinos .	410 000	17 000	1500	24.12	273.33	11,34
5. Aarau . . .	Saalbau . . .	Einwohnergemeinde Aarau . . .	165 250	11 660	1200	14.17	137.70	9,72
6. do. . . .	Kath. Kirchenbau	Kathol. Kirchgemeinde . . .	100 000	6 170	400	16.20	250.—	15,42