

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 21

## Wettbewerbe

### 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:** 21.02.2026

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

len per 100 m<sup>3</sup> zu erwärmenden Raum und per Tag), die Ventilation wird jedoch bei erkaltendem Rohr natürlich sehr schwach, so dass wir zur Beförderung derselben einen besonderen Ofen im Souterrain aufgestellt und bei den später gebauten Schulhäusern die verdorbene Luft einfach auf den Dachboden abgeleitet haben.

Die Abtrittsitze münden in jedem Stockwerk in grosse guss-eiserne zur Hälfte mit Wasser gefüllte Tröge und sind in die Strassen-dohle canalisirt. Die Pissoirs wurden frei aufgestellt, damit nicht etwa die Mauern durch Nässe beschädigt werden. An den Enden der Corridore wurden Wasserbecken in genügender Anzahl ange-bracht.

Die an der Hauptfaçade befindliche electrische Uhr besorgt zu-gleich das Läuten bei Beginn und zu Ende der Schulstunden.

Bei der Ausführung des Gebäudes ist im Ganzen auf Einfach-heit und Solidität gesehen worden. Im Aeusseren sind die Fenster- und Eckeneinfassungen in Bernerstein, das Portal und die Gesimse in sogenanntem Strassburgerstein (von Zabern), die Hauptmauern in Bruchsteinen, die Zwischenwände in Backsteinen ausgeführt.

Die beiden Ecken im ersten und zweiten Stock neben dem Mittelbau haben gleich wie der Fries des Hauptgesimses eine Sgraffito-Decoration erhalten.

Im Inneren wurden die Corridore um das Treppenhaus, sowie die Abtritträume gewölbt, die Böden der ersteren mit Steinplatten, die der letzteren mit Asphalt belegt.

Säulen und Pfeiler des Treppenhauses sind von Strassburger-, die Treppenritte von Luzernersteinen gefertigt.

Die Classen haben 1,40 m hohes Holztäfer und eichene Riemen-böden. Wände und Decken sind mit heller Leimfarbe angestrichen. An den Fenstern sind zum Schutze gegen die Sonne einfache graue Zwillststoren angebracht, welche, ganz herabgelassen, an ihren obern Enden an so langen Bändern hängen, dass die zum Herunterklappen eingerichteten obern Fensterflügel hinreichend geöffnet werden können.

Die Kosten der ganzen Anlage beliefen sich excl. Mobiliar, jedoch incl. Bauleitung auf rund 280 000 Fr., so dass der m<sup>3</sup>, von Trottoir bis Oberkante Hauptgesimse gemessen, auf ca. 25 Fr. zu stehen kommt, d. i. ca. 450 Fr. pro Kind.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass bei den seither gebauten und noch im Bau begriffenen Schulhäusern Basels in Bezug auf Beleuchtung der Classen und Corridorbreite um ein Erhebliches weiter gegangen wurde, während eine Erhöhung der Stockwerke bis jetzt nicht beliebte.

Basel, im November 1882.

H. Reese.

## Concurrenzen.

**Stephanie-Brücke in Wien.** — Der in unserer vorletzten Nummer erwähnte Ausgang, den das Concurrenz-Verfahren bezüglich der Stephanie-Brücke genommen hat, veranlasste Herrn Ingenieur E. Gärtner in Wien zur Stellung einer Interpellation in der Wochenversammlung vom 11. November des dortigen Ingenieur- und Architektenvereins. Auf diese Interpellation antwortete der Obmann der Jury, Professor Rebhann, in beinahe einstündiger Rede. Er wies darauf hin, wie die Jury, als sie anfangs dieses Jahres zusammentrat, im Programm nicht nur Unklarheiten, sondern auch unnötige Er-schwerungen antraf, die es unmöglich machten, einen Bau von besonderer Schönheit zu entwerfen. Dieser Standpunkt musste auch bei der Prämierung festgehalten werden, und obschon vorauszusehen war, dass in Folge der mangelhaften Programmbestimmungen kein Project zur unmittelbaren Ausführung geeignet sein werde, so mussten doch die ausgesetzten Preise den drei relativ besten Projecten zuerkannt werden. Nach erfolgter Prämierung empfahl die Jury, das Programm zu revidiren, was auch geschah, so dass man fast nach Jahresfrist erst da stand, wo man gleich anfänglich hätte stehen sollen und auch hätte stehen können, wenn — wie es in Culturstaaten Uebung ist — die Mitglieder der Jury vor der Concurrenzausschreibung ernannt und wenn mit ihr Vereinbarungen bezüglich des Concurrenzprogramms getroffen worden wären. — Als es bekannt wurde, dass das Programm nunmehr modifiziert sei, boten sich zwei der ursprünglichen Concurrenzfirmen (Schmid & Hallama und Liss & Hieser) an, ihre Projecte entsprechend umzuarbeiten, beziehungsweise neue Projecte vorzu-

legen. Dieses Anerbieten wurde von der Commune angenommen, je-doch mit der Erklärung, dass hieraus keinerlei Ansprüche auf Ent-schädigung abgeleitet werden und dass dadurch der Frage wegen der Ausführung irgend eines Projectes in keiner Weise vorgegriffen werden dürfe. Was die Firma Liss & Hieser anbetrifft, so gehörte dieselbe nicht zu den prämierten, indem ihr erstes Project mangelhaft instruiert und auch theilweise unklar ausgeführt war. Da es aber das einzige war, das den Schönheitsrücksichten vollkommen genügte und da das zu Grunde gelegte Constructionsprincip, wenn auch von den sonst üblichen Anordnungen abweichend, als ein theoretisch richtiges anerkannt werden musste, so hat die Commune auf Anrathen der Jury zugestimmt, dass speciell für dieses Project ein Nachtragsgutachten aufgestellt wurde. Im Sommer d. J. kamen nun den Jury-mitgliedern die zwei neuen Projecte zu mit dem Ersuchen, dieselben zu begutachten. Obwohl ihre eigentliche Aufgabe als Juroren bereits beendigt war, so glaubten sie, diese Aufforderung im Interesse der Sache nicht ablehnen zu können. Erst nach langwierigen und mühsamen Studien waren sie indess in der Lage, im October einen Ent-scheid zu treffen. Dass derselbe nicht unmittelbar zu Gunsten des einen oder des andern Projectes ausfiel, liegt in den thattsächlichen Verhältnissen, die sich nicht ändern lassen. Es stellt sich nämlich heraus, dass in dem Project Liss & Hieser mit wenigen Ausnahmen genau dieselben Anstände vorhanden waren, wie in deren erstem Project, so dass angenommen werden muss, dass die Concurrenten von dem für sie ausgearbeiteten Nachtragsgutachten gar keine Kennt-niss erhalten hatten. Bei dem Project der HH. Schmid & Hallama er-gaben sich gewisse Unzukömmlichkeiten, die eine Ausführung in der projectirten Art nicht empfehlen liessen. Immerhin gebührt den Ver-fassern das Verdienst, trotz der äusserst schwierigen Localverhältnisse den Weg angebahnt zu haben, auf welchem für die Zukunft vorge-gangen werden sollte, nämlich die Herstellung einer eisernen Bogen-fachwerksbrücke mit ganz oben aufliegender Bahn in Aussicht zu nehmen, wo den Gurtbogen sowohl an den Kämpfern als auch im Scheitel eine charnierartige Bewegung gestattet ist. Die Jury habe dann auch in Würdigung dieser Verhältnisse der Commune den Rath ertheilt, auf dieser Grundlage eine Offertverhandlung zu veranlassen, an welcher sich ohne Zweifel eine Anzahl Fachmänner und Eisen-werke betheiligen werden. — Dies waren im Wesentlichen die Aus-führungen des Herrn Professor Rebhann. Sie liefern neuerdings den Beweis dafür, dass eine Concurrenz jederzeit ein unerfreuliches Ende nehmen muss, wenn bei der Ausschreibung und der Programmver-fassung die wichtigsten Grundsätze, auf denen das Concurrenzver-fahren beruhen soll, ignorirt werden.

**Sühnkirche in St. Petersburg und Denkmal in Moskau.** — Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ erfährt, dass der Kaiser von Russland von den 32 Entwürfen, welche zur Concurrenz für die in St. Peters-burg zu errichtende Sühnkirche (vergl. Bd. XIV Nr. 25 und Bd. XVI Nr. 16) eingesandt worden waren, die Skizze eines Geistlichen, des Archimandriten Ignatius, zur Ausführung bestimmt und den Professor Grimm beauftragt habe, nach dieser Skizze den endgültigen Entwurf aufzustellen. Es ist mithin keine der preisgekrönten Arbeiten als für die Ausführung geeignet befunden worden.

Ein gleiches, wenig günstiges Ergebniss hat auch die Concurrenz zu dem in Moskau zu errichtenden Denkmal für Kaiser Alexander II gehabt. Die ausgesetzten Preise sind zwar zur Vertheilung gelangt und zwar 1. 6000 Rbl. an den Maler Sherwood und den Bildhauer Kaffka, 2. 4000 Rbl. an den Architekten Parland und den Bildhauer Opekuschin, 3. 3000 Rubel an den Professor der Florentiner Kunst-Academie Rieger und 4. 2000 Rbl. an den Bildhauer Opekuschin. Da jedoch keiner dieser Entwürfe den Ansprüchen des Preisgerichts vollkommen genügte, so liegt die Absicht vor, eine neue Concurrenz auszuschreiben.

## Miscellanea.

**Linie Pino-Novara.** — Am 19. und 20. d. fanden grossartige Feierlichkeiten zur Eröffnung der Linie Pino-Novara der oberitalienischen Eisenbahnen statt. Der Verkehr auf dieser Linie ist jedoch laut einer Mittheilung der Direction der Gotthardbahn noch nicht eröffnet.

**Die Zürcher Strassenbahngesellschaft** hat im Laufe dieser Woche auf der Strecke Paradeplatz-Enge Versuche mit Dampfbetrieb vor-