Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 17

Artikel: Eisenbahnbestrebungen im Ct. Graubünden
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-86109

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: 27.07.2025

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

Angesichts dieser Ergebnisse kann man die Frage aufwerfen, ob für Städtevermessungen der hier erlangte grosse Genauigkeitsgrad erforderlich sei. Hierauf möchten wir erwiedern, dass die Fehlerlicenz sich im Allgemeinen nach dem Bodenwerth zu richten hat und demgemäss in Städten mit grosser baulicher Entwickelung nur kleine Fehler geduldet werden dürfen. Nun lehrt aber die Erfahrung, dass die Sorgfalt, welche auf die Messungen verwendet werden muss, um vorgeschriebene enggezogene Fehlergrenzen einzuhalten, von selbst zu genaueren als den verlangten Resultaten führt; wenigstens blieben die Fehler bei den neueren Städtevermessungen von St. Gallen und Zürich weit unter dem gestatteten Masse.

Hottingen-Zürich, den 11. April 1891.

J. Rebstein,
Vermessungsexperte der Stadt Zürich.

Eisenbahnbestrebungen im Ct. Graubünden.

I.

Man hat die bündnerische Eisenbahnpolitik, sofern überhaupt von einer solchen gesprochen werden kann, schon oft verglichen mit jenen wechselvollen Bestrebungen, welche am Anfang der fünfziger Jahre der Gestaltung unseres schweizerischen Eisenbahnnetzes vorausgegangen sind. Genau so wie damals bei der Anlage unserer Hauptlinien Zerfahrenheit und die Befriedigung localer Interessen einen einheitlichen Gedanken, ein zielbewusstes, den Bedürfnissen des *ganzen* Landes entsprechendes Vorwärtsgehen nicht aufkommen liessen, genau so scheint es im Lande Graubünden, das die kleine Schweiz in weiterer Verkleinerung darstellt, nun gehen zu wollen.

Betrachtet man die Erfolge der bündnerischen Eisenbahnbestrebungen vom Lukmanier-, Greina-, Splügen-, Scalettabis zum jüngsten Albula-Projecte, so sind dieselben jeweilen bis zur Financirung angelangt und dort auch richtig stecken geblieben. Sorgfältig ausgeführte Vorarbeiten, gründliche Kostenberechnungen, eine ausgedehnte und interessante technische Literatur, ganze Stösse bedruckten Papieres geben Zeugniss von dem ernsthaften Willen, das Bündnerland den Segnungen des Eisenbahnverkehres zu erschliessen; von einer Umsetzung des Gedankens in die That war aber nur wenig zu bemerken.

Fragen wir nach den Ursachen dieses langsamen und zaudernden Entwickelungsganges, so sind dieselben wesentlich die nämlichen, die dazu beigetragen haben, dass auch die Schweiz sich dem Eisenbahnverkehr verhältnissmässig sehr spät erschlossen hat. Waren schon beim Bau der schweizerischen Eisenbahnen die Terrainschwierigkeiten viel grösser als in unsern Nachbarländern, so trifft dies bei der Anlage eines Eisenbahnnetzes im Canton Graubünden in noch viel höherem Masse zu. Neben diesen Hemmnissen, welche die Bodengestaltung der Ausführung und dem lohnenden Betrieb von Eisenbahnlinien entgegenstellt, sind es namentlich die knapp bemessenen financiellen Mittel, über die der Canton Graubünden zu verfügen hat, die nur ein bedächtiges Vorwärtsschreiten gestatten. Dazu kommt noch der Concurrenzkampf der verschiedenen Thalschaften unter einander, deren jede mit der Bahn beglückt sein und nicht zugeben will, dass die andere früher dazu kommen soll. Vielleicht mischt sich damit — wer wagt es dies zu entscheiden — noch ein gewisser Mangel an vorwärtsdrängender Energie; denn bezeichnend für die dortigen Zustände ist es immerhin, dass ein *Ausländer,* dem allerdings die erwähnte Eigenschaft nicht abgesprochen werden kann, es dazu gebracht hat, die *erste* eigentliche bündnerische Eisenbahn, die Linie Landquart-Davos, ins Leben zu rufen.

Werden alle diese Verhältnisse ins Auge gefasst, so möchten wir dem Canton Graubünden vor Allem wünschen, dass er nicht alle jenen bittern Erfahrungen zu machen habe, deren Ursache unsere von Anfang an verfehlte schweizerische Eisenbahnpolitik gewesen ist. Möge das Bündnerland im Gegentheil sich diese Erfahrungen nutzbar machen und die Lehre daraus ziehen, dass nur die Ausführung eines wohlüberlegten Planes, der so viel als möglich die Wohlfahrt des *ganzen* Landes im Auge hat, vor Schädigung bewahren kann. Vor Allem möchten wir wünschen, dass die vorhandenen und noch zufliessenden Mittel nicht in unsinnigen, theuren und unrentabeln Anlagen oder in Concurrenzlinien vergeudet werden.

Wenn von solchen oder ähnlichen Gesichtspunkten ausgegangen wird, so verdient ein Gutachten*), das Herr Oberingenieur *R. Moser* in Zürich Ende letzten Jahres verfasst hat, das aber erst kürzlich der Oeffentlichkeit übergeben worden ist, erhöhte Bedeutung. Dasselbe befasst sich zuerst in allgemeiner Weise mit der Frage der zweckmässigsten Verbindung des Engadins mit übrigen Theilen des Cantons Graubünden, beziehungsweise mit der Cantonshauptstadt und dem schweizerischen Eisenbahnnetz, um darauf in einem zweiten Abschnitt speciell auf die Anlage einer Albulabahn überzugehen. Wir empfinden es dabei als einen Mangel, dass das bezügliche aus den HH. *Thomas Albertini, Paul Buol* und *M. Risch* bestehende Initiativ-Comite der Albulabahn aus Rücksichten gegenüber der Eisenbahnbank die Kostenberechnung des Herrn Moser nicht in das Gutachten aufgenommen hat. Wir wollen nunmehr in Nachfolgendem versuchen den Gedankengang der sehr beachtenswerthen Arbeit unsern Lesern vorzuführen.

Im ersten Theil seines Gutachtens hat sich Herr Moser vor die Frage gestellt: Welches ist in Beziehung auf Bau und Betrieb die günstigste Verbindung zwischen dem Engadin und dem übrigen Theil von Graubünden? Er sagt hierüber was folgt:

Jetzt führen drei Strassen: Julier, Albula und Flüela ins Engadin, allein bei Anlage einer Bahnverbindung kann, sofern der Betrieb auch im Winter ohne Störung erfolgen soll, eine Ueberschreitung der eigentlichen Passhöhen, wie bei diesen Strassen, nicht in Frage kommen, sondern es müssen in geringerer Höhe die Bergrücken mit Tunneln unterfahren werden. Die Anlage grosser Tunnel erfordert aber, wie bekannt, grosse Kosten. Von besonderer Wichtigkeit ist sodann auch die Höhenlage, weil im Allgemeinen, abgesehen von localen Verhältnissen, mit der Höhe über Meer der Bau und namentlich der Betrieb einer Bahn erschwert werden. Im Allgemeinen wird daher demjenigen Uebergang der Vorzug gebühren, der bei tiefster Lage die geringste Tunnellänge erfordert.

An Hand der topographischen Karte mit Horizontalcurven im Masstab 1 : 50000 lassen sich diese allgemeinen Verhältnisse mit vollkommen genügender Sicherheit ermitteln und es ist derselben vorerst zu entnehmen, dass bei einer Verbindung des Engadins mit den übrigen Theilen des Cantons Graubünden nur von der Benützung der nachfolgenden Thäler und Pässe die Rede sein kann:

1. Cavreccia- und Innthal mit Piz Longhin.
2. Julia und Innthal mit Julierpass.
3. Albula und Beverserthal mit Albulapass.
4. Sertig und Sulsannathal mit Scalettapass.
5. Dischma und Sulsannathal mit Scalettapass.
6. Dischma und Susascathal mit Schwarzhorn.
7. Flüela und Susascathal mit Flüela.
8. Vereina und Susascathal mit Fless.

Das sind, wenn nicht alle, doch die tiefsteingeschnittenen und daher günstigsten Thäler, welche in Betracht kommen können.

Mit Hülfe der bereits erwähnten topographischen Karte ist nun der Abstand der Horizontalcurven dies- und jenseits der Scheidewand für verschiedene Höhenlagen bzw. für 1800, 1850, 1900 und 2000 *m* Höhe über Meer und damit auch für jeden Fall annähernd die Tunnellänge ermittelt worden und es findet sich das Resultat in nachstehender Tabelle übersichtlich zusammengestellt.

Aus diesen massgebenden Zahlen geht hervor, dass von allen bündnerischen Pässen, welche bei der Durch-

*) Gutachten über die Anlage einer Albulabahn und die zweckmässigste Bahnverbindung mit dem Engadin von Oberingenieur R. Moser, zu Handen des Albula-Comites. — Chur, Druck von Gebr. Casanova 1891.

brechung der Scheidewand zwischen dem Engadin und dem übrigen Cantonstheil in Frage kommen können, in Bezug auf die Tunnellänge *der Albula die weitaus günstigsten Verhältnisse aufweist;* in zweiter Linie kommt die Verbindung durch das Cavreccia- und Innthal in der Richtung gegen Maloja und in allerletzter Linie die Verbindung durch das

	Thal		Tunnellängen in Metern bei Höhen über Meer			
	Nördlich	Südlich	1800 *m*	1850 *m*	1900 *m*	2000 *m*
1	Cavreccia	Inn	6 600 (2)	6 200 (2)	5 300 (2)	4 200 (2)
2	Julia	Inn	10 000 (4)	9 000 (5)	8 200 (6)	6 000 (5)
3	Albula	Bevers	5 400 (1)	4 150 (1)	3 700 (1)	2 200 (1)
4	Sertig	Sulsanna	13 000 (8)	11 200 (7)	8 500 (7)	7 100 (8)
5	Dischma	Sulsanna	12 550 (7)	11 300 (8)	9 100 (8)	6 200 (7)
6	Dischma	Susasca	10 050 (5)	8 200 (3)	7 200 (3)	5 000 (3)
7	Flüela	Susasca	11 100 (6)	9 100 (6)	7 900 (5)	6 200 (6)
8	Vreina	Susasca	9 000 (3)	8 300 (4)	7 700 (4)	5 600 (4)

Die eingeklammerten Zahlen geben die Reihenfolge an.

Sertig- und Sulsannathal, d. h. das Scalettaproject. Merkwürdigerweise sind es nun diese beiden, das günstigste und das allerungünstigste Project, welche heute hauptsächlich von sich reden machen und miteinander in Concurrenz getreten sind. Es wird also vorerst die nächste Aufgabe sein, diese beiden einer nähern Vergleichung zu unterziehen.*)

In Bezug auf die Tunnellänge ergibt sich aus obiger Zusammenstellung, dass sie beim Scalettaproject in allen Höhenlagen $2\frac{1}{2}$—$3\frac{1}{2}$ Mal so gross wird wie beim Albulaproject. Auf der Höhe von 2000 *m* über Meer weist Scaletta noch eine Tunnellänge von 7100 *m* auf, während sie beim Albula auf dieser Höhe nur 2200 *m* beträgt; auf der Höhe von 1800 *m* ist sie beim Albula nur 5400 *m* oder noch um 1700 *m* kürzer als beim Scaletta auf der Höhe von 2000 *m* über Meer.

Ungleich günstiger in allen Beziehungen, welche beim Bau einer Bahn in Betracht fallen, sind auch die beim Albulaproject benutzten Thäler, das Albulathal auf der Nord- und das Beverserthal auf der Südseite. In beiden Fällen ist die Seite rechts vom Flusslauf für die Anlage der Bahn in Aussicht genommen, weil sie sich hiefür besser eignet als die linke Seite und dort weder Steinschläge noch gefährliche Lawinen vorkommen, auch keine Rutschungen zu befürchten sind, und nur wenig seitliche Wildbäche das Gehänge durchfurchen.

Die Bahn bewegt sich immer in der Nähe einer guten Strasse, wie auch die beiden Tunnelmündungen, in welcher Höhe sie gewählt werden mögen, leicht zugänglich und ebenfalls nächst der Strasse gelegen sind.

Ungleich mehr Schwierigkeiten begegnet die Anlage einer Bahn im Sertig-, namentlich aber in dem lawinenreichen und wilden Sulsannathal. Eine ordentliche Strasse fehlt ganz und der Bau des grossen Tunnels müsste auf einer Höhe von 2000 *m* über Meer in einer Gegend vorgenommen werden, die nur auf einem mangelhaften Saumpfad erreichbar ist. Wenn nicht in erster Linie durch den Bau einer Strasse eine bessere Verbindung geschaffen würde, so wäre an ein erspriessliches Arbeiten nicht zu denken.

Angesichts dieser bedeutenden Schwierigkeiten dürfte nun doch wohl vorausgesetzt werden können, dass das Scalettaproject in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse ganz besondere Vortheile bieten werde und wird es, gestützt auf die bereits vorliegenden Projecte, daher angezeigt sein, auch auf diese Verhältnisse etwas näher einzutreten.

Beim Scalettaproject konnten die Daten und Angaben benutzt werden, welche der Verfasser desselben in seiner Broschüre, „Die Scalettabahn", nach einem im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin gehaltenen Vortrag selbst veröffentlicht hat.

Beim Albula ist dasjenige Project in Betracht gezogen, welches bei einer Maximalsteigung von 45 ‰ den Scheiteltunnel auf der Höhe von 1860 und 1900 *m* (nördlich, südlich) vorsieht und für die Linie Chur-Thusis-Filsur und Filisur-Davos sind die Angaben dem Projecte der bündnerischen Centralbahn entnommen. In der folgenden Tabelle sind mit Hülfe dieser authentischen Materialien zusammengestellt:

1. Die effective Bahnlänge in Kilometern,
2. „ virtuelle „ „ „
3. „ Tariflänge in Kilometern,
4. „ Summe des Steigens und Fallen in Metern.

Für die Berechnung der virtuellen und Tariflänge sind die vom eidg. Departement s. Z. veröffentlichten und heute noch üblichen Vorschriften benutzt worden, welche auch für die Bestimmung der maximalen Fahrtaxen massgebend sein würden.

	Kilometer			Summe des Steigens und Fallens in Meter
	Effectiv	Virtuell	Tarif	
Landquart-Chur-Albula-**Capella** . .	100,5	188,8	143,2	1660,5
Landquart-Davos-Scaletta-**Capella** .	77,8	221,2	149,5	2031,3
Differenz zu Gunsten Albula	— 22,7	+ 32,4	+ 6,3	+ 370,8
Landquart-Albula-**Bevers**	87,5	175,8	130,2	1620,5
Landquart-Scaletta-**Bevers**	90,8	234,2	162,5	2071,3
Differenz zu Gunsten Albula	+ 3,3	+ 58,4	+ 32,3	+ 450,8
Chur-Albula-**Capella**	87,1	175,4	129,8	1599,4
Chur-Scaleta-**Capella**	91,2	234,6	162,9	2092,4
Differenz zu Gunsten Albula	+ 4,1	+ 59,2	+ 33,1	+ 493,0
Chur-Bevers über Albula	74,1	162,4	116,8	1559,4
Chur-Bevers über Scaletta . . .	104,2	247,6	175,9	2132,4
Differenz zu Gunsten Albula	+ 30,1	+ 85,2	+ 59,1	+ 573,0
Davos-Capella über Albula . . .	59,5	155,0	107,5	1545,0
Davos-Capella über Scaletta . . .	28,0	87,0	57,5	835,0
Differenz zu Gunsten Scaletta	31,5	68,0	50,0	710,0
Davos-Bevers über Albula . . .	46,5	142,0	94,5	1505,0
Davos-Bevers über Scaletta . . .	41,0	100,0	70,5	875,0
Differenz zu Gunsten Scaletta	5,5	42,0	24,0	630,0

Aus dieser Zusammenstellung geht nun zunächst hervor, dass man von Landquart über die Albulabahn schneller und auch billiger nicht nur nach dem Ober-, sondern auch nach dem Unterengadin fahren kann als mit der Scalettabahn. Die effective Distanz ist zwar für die beiden Endpunkte der Verbindung mit dem Unterengadin, bzw. für Landquart und Capella beim Albulaproject etwas grösser als bei der Scalettalinie; allein die Tariflänge, welche für Taxen massgebend ist, ist in Folge der zu überwindenden weit grössern Höhendifferenz von 2031,3 *m* gegen 1660,5 *m* dennoch um 6,3 *km* kürzer als beim Scaletta und bei der virtuellen Länge, welche annähernd die Fahrzeiten repräsentirt, beträgt der Unterschied zu Gunsten des Albula sogar schon 32,4 *km*.

Für Bevers und das Oberengadin ist der Unterschied zu Gunsten des Albulaprojectes noch erheblich grösser, da hier schon die effective Distanz um 3,3 *km* im Vorsprung ist und derselbe für die Tariflänge 32,3 und für die virtuelle Länge 58,4 *km* beträgt.

Noch bedeutend günstiger stellt sich selbstverständlich in allen Beziehungen die Albulabahn für den Platz Chur.

Die Scalettabahn bietet überhaupt einzig für Davos und hier namentlich für die Verbindung mit dem Unterengadin grössere Vortheile, während sie beim Oberengadin schon nicht mehr sehr erheblich sind.

Wird nun aber in Betracht gezogen, dass Davos im Falle der Erstellung der bündnerischen Centralbahn, der Verbindung Davos-Filisur und der Splügenbahn, die nur noch als eine Frage der Zeit betrachtet werden darf, weit günstigere Verbindungen mit den innern und obern Cantonstheilen und der internationalen Splügenbahn in der Richtung

*) Eine vorläufige Vergleichung dieser beiden Projecte mit Längenprofilen ist bereits in Bd. XIV. No. 17 dieser Zeitschrift erschienen.

nach dem Süden erhalten würde, so darf mit Bestimmtheit behauptet werden, dass auch Davos mit dem Albulaproject mehr und zweckmässigere Verbindungen erhalten würde als mit der Scalettabahn allein.

Es sprechen daher auch die Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen ganz und gar nicht für die Scalettabahn, welche nicht einmal Davos mehr Vortheile zu bieten vermöchte, nahezu alle andern Cantonstheile aber gänzlich vom Verkehr abschneiden würde.

Wettbewerb für ein neues Primar-Schulhaus am Schwabenthor in Schaffhausen*).

I.

Gutachten des Preisgerichtes.

An den löbl. Stadtrath von Schaffhausen.

Sie haben uns mit dem ehrenden Mandate betraut, die auf Grund einer Concurrenz-Ausschreibung eingehenden Projecte zu einem Schulgebäude am Schwabenthor in Schaffhausen einer Beurtheilung zu unterwerfen und die im Programme für höchstens fünf Preise zur Verfügung gestellte Summe von 4000 Fr. gemäss dem Urtheile zu vertheilen.

Wir beehren uns nun, mit Gegenwärtigem über die am 13. und 14. Februar stattgehabte Prüfung der 24 eingegangenen Projecte Bericht zu erstatten. Dieselben waren wie folgt beizeichnet.

No.	Motto:	No.	Motto:
1.	„Besteh."	14.	Rothe Scheibe im Kreis.
2.	Rother Kreis.	15.	Quadrat im Kreis.
3.	„JVGEND" im Doppelkreis.	16.	„A.Z."
4.	„Audentes fortuna juvat."	17.	„Licht."
5.	„Am Rhein."	18.	„Hirschenplatz."
6.	„Munoth."	19.	Blau schwarz gelbes Feld im Kreis.
7.	„a b c."	20.	Blauer Kreis.
8.	„Nord-Ost 349 233 f."	21.	„Cuchoeira!"
9.	Capitell.	22.	„Zum Gruss."
10.	Zweier-Marke.	23.	„Erziehung."
11.	„X."	24.	„Schön sind die Jugendjahre."
12.	Rothes Kreuz.		
13.	Rad.		

Bevor wir auf die Berichterstattung eintreten, müssen wir uns erlauben auf einige wichtige, die Eigenschaften des Bauplatzes berührende Momente des Nähern aufmerksam zu machen.

Der Bauplatz hat eine unregelmässige Form, er stösst auf der Nordostseite, nach welcher Richtung er allein eine ganz offene Lage aufweist, an die Bachstrasse; auf der Nordwestseite wird er begrenzt von dem Schwabenthor und der sog. Vorstadt; von hier an spitzt sich der Platz gegen Süd-Ost etwas zu. An der letztgenannten Grenze tritt das Mädchenschulgebäude mit der nordwestlichen Gebäudeecke bis auf eine Distanz von etwa 4 *m* heran. Auf der südwestlichen Seite wird der Schulhausbauplatz von Privatgrundstücken begrenzt, letztere sind in der südlichen Richtung noch unüberbaut, es ist aber nicht ausgeschlossen, dass die dort offenen Gründstücke, z. Z. aus Gärten bestehend, noch überbaut werden.

Aus der Lage der Baustelle geht nun in erster Linie unzweifelhaft hervor, dass die Ausnützung des Platzes keine absolut freie ist, und dass namentlich auf die Stellung des Mädchenschulhauses zum Bauplatze, wie auf die Möglichkeit der Ueberbauung der Gärten an der südlichen Grenze nach mehr als einer Hinsicht Rücksicht zu nehmen ist.

Die Lage des Mädchenschulhauses erfordert einen möglichst weiten Abstand des Neubaues von ersterem; einerseits um gegenseitige Störungen, die sich nach verschiedenen Richtungen z. B. durch Geräusch und Lärm, oder durch Reflexlicht geltend machen können, zu vermeiden, anderseits aber auch um einer ästhetisch sicher unschönen Wirkung der Divergenz zweier so nahe aneinander stehenden bedeutenden Façaden nach Möglichkeit auszuweichen. Auch die oben erwähnte Eventualität der weitern Ueberbauung der anstossenden Privatgrundstücke lässt es nothwendig erscheinen, Bautheile mit eigentlichen Schulräumen, die ihre Beleuchtung von Süd-West beziehen, nicht zu nahe an die genannte Grenze c. d. e. f. herantreten zu lassen.

Im Fernern ist darauf hinzuweisen, dass auf die Art der Ueberbauung des Bauplatzes auch die Lage und Grösse, welche man dem Spielplatze zu geben beabsichtigt, von einem nicht zu unterschätzenden Einflusse sein dürfte. Soll der Spielplatz in hygieinischer Beziehung allen Anforderungen genügen, so muss derselbe so disponirt werden, dass er vom directen Sonnenlichte in möglichst ausgiebiger Weise getroffen wird. Das ist aber nur möglich, wenn er in der Richtung nach Süd oder Südost möglichst offen liegt. Ein Spielplatz, der an jener Stelle zugebaut würde und sich mit der offenen Seite gegen die Vorstadt wendet, würde seinem Zwecke in gesundheitlicher Beziehung nicht entsprechen und könnte unmöglich zur Ausführung empfohlen werden.

Endlich glauben wir noch auf einen Umstand aufmerksam machen zu sollen, der eigentlich erst nach Beseitigung der für die Schaffung der Baustelle zum Abbruch bestimmten alten Häuser so recht in die Augen springen wird. Es betrifft dies die nackte Brand- oder Grenzmauer des Hauses zum Thürmlein. Wenn ohne Gefährdung der eigentlichen Schulinteressen ein Anschluss des Neubaues an die nackte Wand des genannten Gebäudes möglich gemacht werden kann, so wäre das vom ästhetischen Standpunkte aus nur zu begrüssen und zu empfehlen.

* * *

Gehen wir nun nach diesen allgemeinen Bemerkungen über die Baustelle zur Besprechung der 24 rechtzeitig eingegangenen Projecte über, so müssen wir in erster Linie constatiren, dass es nur Wenigen gelang, die aus dem Bauplatze selbst sich ergebenden Schwierigkeiten vollständig zu überwinden.

Die im Programm verlangten Räume sind zwar beinahe überall vorhanden, und die Beleuchtungsrichtung der Classenzimmer nach Vorschrift gewählt, aber es mangelt vielfach an der richtigen Disposition des Baues zur Umgebung.

Neben einer Anzahl von Arbeiten, die nach verschiedenen Richtungen, in der Conception des Grundrisses sowohl, wie in der Ausgestaltung der Façaden als ungenügend bezeichnet werden mussten, treffen wir mehrere Projecte, die diese Mängel nicht aufweisen, aber auf die oben erwähnten Momente des Bauplatzes keine oder doch zu wenig Rücksicht genommen haben. Dann finden sich Projecte, welche in dem Streben einer bewegten Gruppirung im Aeussern zu weit gingen, was zu Lösungen führte, Schulzimmer so zwischen bedeutende Risalitvorsprünge einzuschieben, dass dadurch eine starke Beschattung der Fensterfläche eintreten musste. Helle Corridore und gut disponirte Aborte sind Anforderungen, die man an ein Schulgebäude in erster Linie zu stellen berechtigt ist, und doch finden sich Projecte, die in dieser Richtung nicht genügen. Bevor wir die Kategorie von Projecten verlassen, welche aus einem oder mehreren der angeführten Gründe von einer weitern Berücksichtigung ausgeschlossen werden mussten, wollen wir doch zwei Arbeiten mit einigen Worten erwähnen, die dies ihrer sonstigen Vorzüge wegen verdienen.

No. 12. *Rothes Kreuz.* Die ganze Arbeit macht hinsichtlich der zeichnerischen Darstellung einen recht guten Eindruck. Der Grundriss ist klar und übersichtlich, die Räume sind gut disponirt, die Variante mit der dreiarmigen Treppe wäre der andern Lösung mit doppelter gerader Treppe vorzuziehen. Die Façade ist charakteristisch und zeigt gute Verhältnisse, sie gehört zum Besten, was die Concurrenz bietet. Leider liegen die sechs Schulzimmer auf dem südöstlichen Flügel viel zu nahe an der benachbarten Liegenschaftsgrenze resp. dem Mädchenschulgebäude und auch auf der nordwestlichen Seite würden drei Schulzimmer unter der Nähe des Schwabenthores hinsichtlich der nöthigen Lichtzufuhr zu leiden haben. Ohne aber die gewählte Disposition vollständig zu verlassen, könnte den vorhandenen Mängeln kaum abgeholfen werden.

No. 16. *„A.Z."* Im Princip weist dieses Project eine ganz günstige und gut gewählte Grundrissform auf; dieselbe ist in Winkelform mit dem kürzern Schenkel gegen die Vorstadt gerichtet gedacht. Ganz zweckmässig ist hier der Corridor der Strasse zugekehrt, sodass die Schulzimmer Licht von Südost her erhalten. Nur befindet sich ein Schulzimmer zu sehr in der Ecke, sodass die Beleuchtung auch des nahen Treppenausbaues wegen nicht eine genügende wäre. In den südöstlichen Flügel tritt das Gebäude mit dem dort disponirten Classenzimmer zu nahe an das Mädchenschulgebäude heran. Die Façade, recht gut dargestellt, eine geübte Hand verrathend, entbehrt des Schulhauscharakters, man sucht dahinter eher ein Rathhaus oder ein Zunftlocal. Das Verhältniss der Lichtöffnung zur Bodenfläche namentlich in den Parterrezimmern ist ein unzureichendes. Unmotivirt, etwas gesucht, der Architektur zu lieb angeordnet, sind die an den Ecken eingebauten Loggien; der Treppenaufgang zum Bibliothekraum mit Eingang ins Gebäude von jener Seite her wäre doch kaum gedenkbar.

* * *

*) Vide Bd. XVI S. 101 und Bd. XVII S. 48. Die Darstellung der preisgekrönten Entwürfe folgt demnächst.