

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 12

## 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:** 15.01.2026

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

ringe, wozu noch kommt, dass beinahe unsere sämmtlichen längern Seilbahnen nur Sommerbetrieb haben — Gründe genug, um hauptsächlich längere Bahnen thunlichst einfach zu bauen.

Seilbahnen mit drei Schienen bieten dagegen den zweischienigen gegenüber die Vortheile grösserer Einfachheit der Ausweichung, der Zulassung grosser Curvenradien und höherer Lage des Cabels über den Schwelen, sowie eine grössere Widerstandsfähigkeit des Oberbaues bei Schotterbettung gegen Herausreissen desselben und eine bessere Fanghakenführung. Bei automatischen Ausweichungen zweischieniger Bahnen ist das Cabel an beiden Enden derselben zwischen zwei nahe nebeneinander liegende Schienen geführt und wird am oberen Ende von den glatten Laufrädern überkreuzt. Das Cabel darf demnach nicht über die Schienenoberkante ragen und um es noch hinreichend hoch über dem Unterbau führen zu können, ist ein hohes Schienenprofil und ein kurzer Rollenabstand nothwendig. Die erwähnte Ueberkreuzungsstelle bildet einen etwas misslichen Punkt und verlangt in der Herstellung und Ueberwachung besondere Sorgfalt.

Es muss selbst dem Laien einleuchten, dass die Sicherheit einer Seilbahn zunächst vom Cabel abhängt. Die damit gewonnenen Erfahrungen sind nicht beängstigend: Die Verwendung besten Materials aus bewährten Fabriken, sorgfältige vor Inbetriebsetzung vorgenommene Proben in der eidg. Festigkeitsanstalt, der relativ hohe Sicherheitsgrad, die häufigen Controleen der Bahnbeamten, die strenge Aufsicht des Eisenbahndepartements während des Betriebes und bei der Einspannung des Cabels, sowie die rechtzeitige Anordnung der Cabelauswechselungen sind die Hülfsmittel, mit denen wir die

Betriebsgefahr abzuwenden suchen. Gleichwohl sind Cabelbrüche nicht als ausgeschlossen anzusehen. Ein auf das Cabel fallender Stein, böswillige Beschädigung desselben, starke innere Verrostungen oder Verschiebungen der innern Drähte in die Hanfseele, Fabricationsfehler und dgl. können solche herbeiführen. Ein Cabelbruch kann auch in dem Falle, wo die Bremsen ihre Schuldigkeit thun, schlimme Folgen haben, weil die nach dem Bruch heftig zurückstrellenden Enden den Wagen gefährden und auf oder neben der Bahn stehende Personen verletzen könnten.

Unfälle ganz zu verhüten, ist weder bei Bergbahnen noch bei gewöhnlichen Bahnen möglich, ihnen nach Kräften entgegen zu steuern, ist unsere Pflicht. Wir müssen in Be tracht ziehen, dass Unfälle bei erstern eine weit grössere Bedeutung haben als bei letztern: weil die Benutzung der Thalbahnen in höherem Grade eine Nothwendigkeit ist als bei Bergbahnen. Nicht nur die betreffende Bergbahn, sondern auch alle übrigen würden bei einem grossen Unfall auf längere Zeit harte ökonomische Einbusse erleiden.

## Wettbewerb für eine neue Tonhalle am Alpenquai in Zürich.

### I.

Wir beginnen unsre Berichterstattung über diesen kürzlich erledigten Wettbewerb, indem wir vor Allem dem Vorstand der neuen Tonhalle-Gesellschaft für die uns ertheilte Ermächtigung, die preisgekrönten und mit Ehren erwähnungen bedachten Entwürfe zu veröffentlichen, unsren Dank auszusprechen, ebenso auch den bezüglichen Verfassern, soweit sie uns bis heute mit dieser Ermächtigung versehen haben.

Von dem mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurfe „Beau-site“ des Hrn. Architekten Bruno Schmitz in Berlin bringen wir vorläufig die Gesamtansicht und die Thurm-Partie zum Abdruck, uns vorbehaltend, Weiteres in unserer nächsten Nummer folgen zu lassen.

Um eine sofortige Vergleichung mit dem früheren Schmitz'schen Entwurf aus dem Jahre 1887 zu ermöglichen, der bekanntlich ebenfalls mit dem ersten Preise bedacht wurde, haben wir unmittelbar unter dem neuen Entwurf die Gesamtansicht des früheren aus Bd. X Nr. 14 unserer Zeitschrift wiederholt. Die Abänderungen, die der Verfasser vorgenommen hat, sind wohl wesentlich Ersparnissrücksichten zuzuschreiben. Der Pavillon ist niedriger bemessen, einerseits, um dem Hauptsaal von beiden Seiten genügend Licht zuzuführen, andererseits, um ihn dem Hauptbau in organischer Weise unterzuordnen. Ersterer ist aus Eisen construirt und mit einer umgebenden Halle versehen, deren Fenster sich in den Boden versenken lassen, so dass im Sommer bei günstiger Jahreszeit diese Hallenanlage und der höhere Saaltheil selbst zum Garten als offener Kiosk zugezogen werden können.

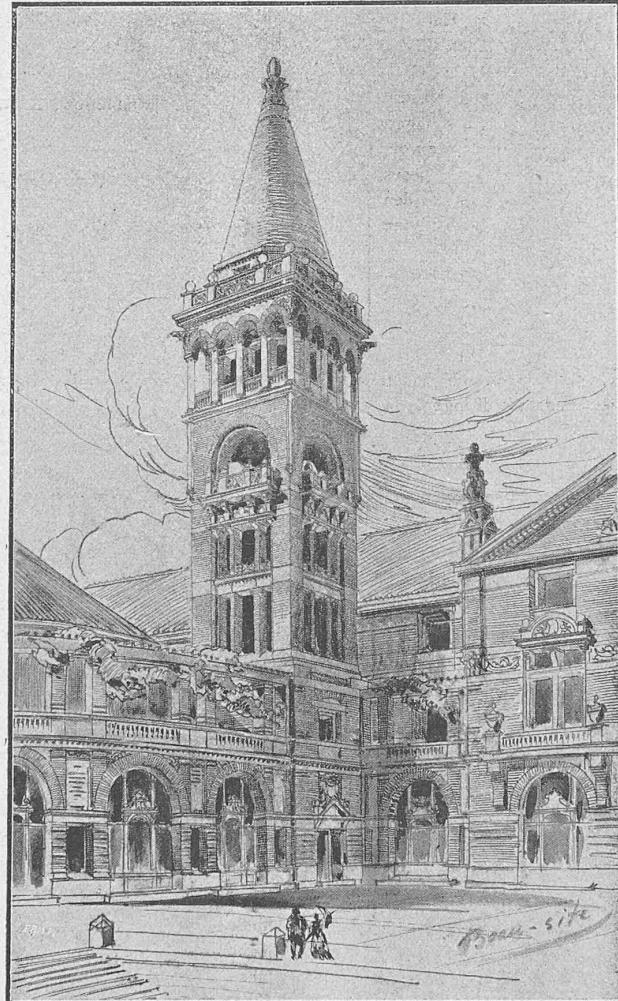
Im Hauptbau stehen die beiden grossen Säle in intimer Verbindung mit einander, jedoch so, dass der Zwischengang, welcher bei Abhaltung von Concerten in beiden Sälen einen schallsicheren Abschluss derselben gewährt, nur so hoch geführt ist, dass dem Hauptaal von beiden Seiten Licht in genügender Menge zugeführt werden kann.

Die architektonische Behandlung, beziehungsweise die formale Ausbildung des Ganzen ist eine sehr einfache. Als Hauptbaumaterial gilt Backstein in Verbindung mit einer sparsamen Verwendung von Haustein bzw. Sgraffito oder farbigen Platten. Den Hauptwerth hat der Verfasser auf eine malerische Gliederung gelegt.

Der Verfasser berechnet die Baukosten auf rund 1157 000 Fr., wovon 1027 000 Fr. auf das Hauptgebäude ( $36664 m^3$  zu 28 Fr.) und 130 400 Fr. ( $6520 m^3$  zu 20 Fr.) auf den Pavillon fallen.

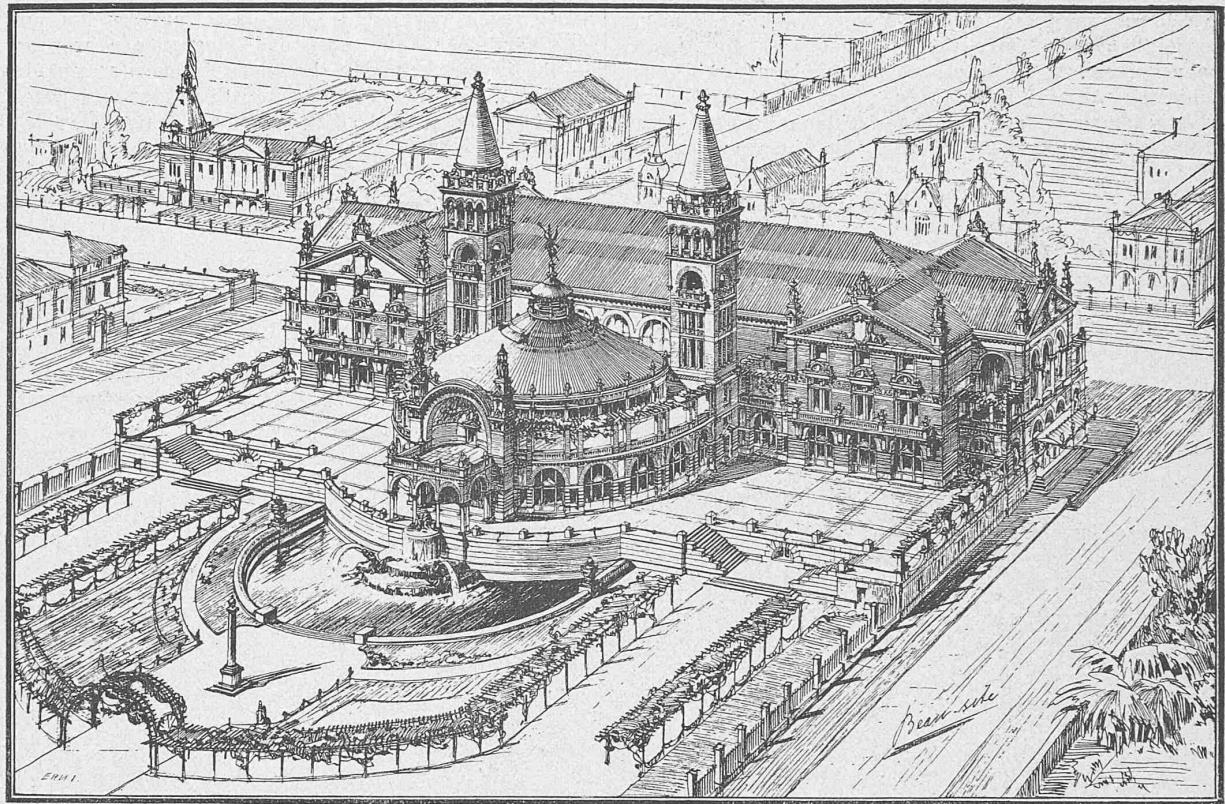
Wettbewerb für eine neue Tonhalle in Zürich.

I. Preis. Motto: „Beau-site“. Verf. Arch. Bruno Schmitz in Berlin.

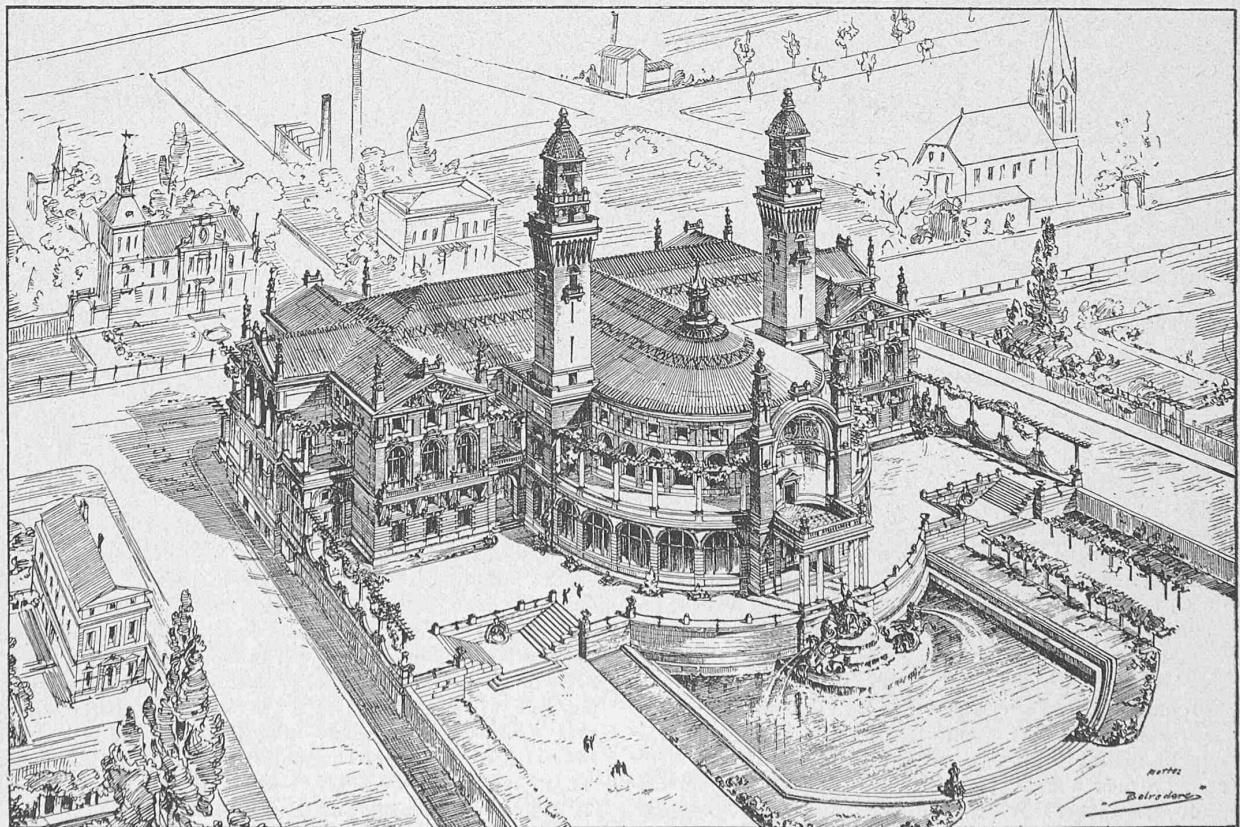


Neuer Entwurf. — Thurmpartie.

Wettbewerb für eine neue Tonhalle am Alpenquai zu Zürich.



Neuer mit dem I. Preis gekrönter Entwurf von Arch. Bruno Schmitz in Berlin. Motto: „Beau-site“.



Früherer mit dem I. Preis gekrönter Entwurf von Arch. Bruno Schmitz in Berlin. Motto: „Belvedere“.