

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 27/28 (1896)  
**Heft:** 1

## 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>**

der Welt auf den verschiedenen Arbeitsgebieten des Eisenbahnwesens gewürdigten haben, wollen wir nicht verfehlten, zum Schluss nochmals auf die uns vorliegende Festschrift hinzuweisen, welche einen, jedem Büchertisch zur Zierde gereichenden, Prachtbund bildet. Erhöht wird der künstlerische Wert des Werkes durch die beigegebenen 48 Bildnisse hervorragender, teils aus dem aktiven Dienst bereits ausgeschiedener Eisenbahnfachleute, welche den Bestrebungen des Vereins ein besonderes Interesse gewidmet und sich um seine Entwicklung und die Ausbildung der Vereins-einrichtungen verdient gemacht haben.

### Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Primarschulhaus in Luzern.

Auf Seite 4 bis 6 unserer heutigen Nummer veröffentlichen wir Abbildungen der in obgenanntem Wettbewerb mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe der Herren Architekten *Johann Metzger* (erster Preis), *G. H. Seipp, Kehrer & Knell* und *Richard Schuster* (gleichgestellte zweite Preise), indem wir für alles weitere auf die bezüglichen Mitteilungen in Bd. XXVI S. 148, Bd. XXVII S. 46 und S. 83 unserer Zeitschrift verweisen. Aus dem in Nr. 12 unseres letzten Bandes veröffentlichten Gutachten des Preisgerichtes geht hervor, dass bei der Beurteilung und Auszeichnung der Entwürfe vornehmlich die gute, klare und gedrängte Anordnung des Grundrisses massgebend war. Als ein eigentümliches Zusammentreffen darf bezeichnet werden, dass die vier Preisgewinner sämtlich in Zürich wohnhaft sind, was für die Architektenchaft unserer Stadt um so ehrender ist, als bekanntlich die Zahl der eingesandten Entwürfe (71) eine ausnahmsweise grosse war.

### Umbau des Bahnhofes Zürich.

Herr Architekt *H. Ernst* sendet uns eine in der Kunstanstalt von Hofer & Burger ausgeführte Vogel-Perspektive seines Projektes über die Verlegung des Hauptbahnhofes hinter die Langstrasse. Das vorzüglich ausgearbeitete Bild zeigt in augenfälliger Weise, welche bedeutenden Vorteile für die Entwicklung der Stadt die Ausführung des Ernst'schen Projektes darbieten würde. Das ganze Gebiet des jetzigen Bahnhofareals mit den angrenzenden Grundstücken würde zu einem grossstädtischen Quartier mit zahlreichen Strassen und gewaltigen Häuserblöcken umgestaltet. Die Verbindung des jetzigen Bahnhofplatzes mit dem neuen Aufnahmegebäude jenseits der Langstrasse würde durch eine breite Bahnhof-Avenue gebildet. Architektonisch schön gedacht ist der Sihlübergang, der links und rechts durch bogenförmige Kolonnaden mit Verkaufspavillons eingefasst wird, die in der wasserarmen Zeit die Aussicht auf das trostlos öde Sihlbett gnädig verhüllen. Der Entwurf enthält auch ein ergänztes Strassennetz des Kreises III und kann daher als ein erster, wertvoller Beitrag zu dem allseitig gewünschten Bebauungsplan von Zürich gelten. Nicht so eingehend studiert, wie die architektonische Seite der Frage erscheint uns diejenige der Verbindung des neuen Hauptbahnhofes mit den in Zürich einmündenden Eisenbahnlinien. So viel aus dem Entwurfe ersichtlich ist, will Herr Ernst die Winterthurer-Linie von Oerlikon aus, durch einen besonderen Tunnel führen und bei Altstetten einmünden lassen, ähnlich wie dies von der Kommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins vorgeschlagen wurde. Der neue Bahnhof ist als Tiefbahnhof gedacht, die links- und rechts-ufrige Linie würden als Untergrundbahnen unter der Stadt durchgeführt. Die linksufrige Linie geht unter dem Exerzierplatz und der Kaserne durch, unterfährt die Sihl unterhalb der Sihlbrücke, bei deren rechtem Widerlager eine Tiefgrund-Station „Sihl“ geplant ist; von dort unterfährt sie den Sihlkanal, einen Teil des Selina-Quartiers und mündet beim Tunnel in Enge in das bestehende Tracé ein. Die rechtsufrige Zufahrtslinie hält sich in der Richtung der geplanten

Bahnhof-Avenue, unterfährt die Sihl bei der jetzigen Brücke der N. O. B. und die Limmat unterhalb der Bahnhofbrücke bei den alten Werkstätten von Escher, Wyss & Co., wo eine Tiefgrund-Station „Central“ gedacht ist; von dort geht es im Tunnel bis zur Station Stadelhofen.

Das Ernst'sche Projekt lag in seinen Grundzügen auch der bereits genannten Kommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins vor, deren Gutachten hierüber auf Seite 130 und 131 unseres letzten Bandes veröffentlicht ist, weshalb wir nicht näher darauf eintreten und nur noch erwähnen wollen, dass Herr Ernst die Kosten seines Projektes wie folgt berechnet: Eigentliche Bahnhofanlage (Personen-, Güter-, Rangier-Bahnhof, Lokomotivschuppen etc.) 20 Millionen, Oerlikoner-Linie 6, rechtsufrige 7, linksufrige Linie 5, zusammen 38 Millionen Fr. Dabei wurde der Meter doppelpuriger Tunnel zu 2000 Fr. gerechnet und für die Bahnhofanlage die Ansätze des städtischen und des Nordostbahn-Projektes benutzt. Für das zwischen der Sihl und der Langstrasse befindliche Bahnareal rechnet Herr Ernst einen Erlös von 250 Fr. für den  $m^2$ , was abzüglich der freizulassenden Strassen eine Einnahme von  $22\frac{1}{2}$  Millionen Franken darstellen würde, dazu käme noch  $\frac{1}{2}$  Million für den ausser Benutzung kommenden Teil der alten Zufahrtslinien, sodass eine Nettoverbarausgabe von 15 Millionen Fr. zu decken bliebe. Der alte Personenbahnhof, sowie das übrige Bahnareal rechts der Sihl wäre der Stadtgemeinde gratis zu überlassen, wogegen sie die Sihlbrücken und sämtliche neuen Strassen auf ihre Kosten herzustellen hätte.

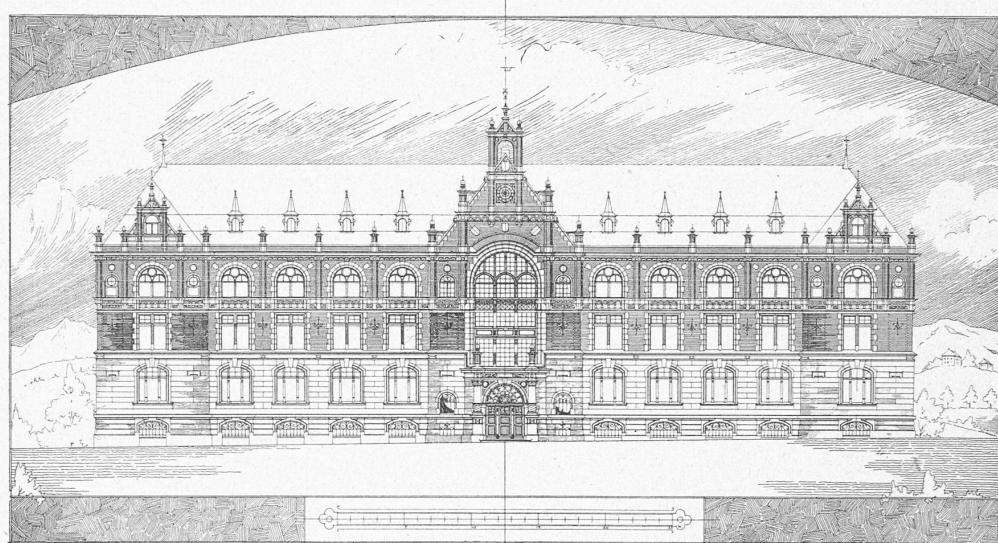
So vorteilhaft sich unter obigen Voraussetzungen auch die finanzielle Seite des Projektes darstellt, so wenig glauben wir, dass die N. O. B. dasselbe heute noch in Betracht ziehen werde. Herr Ernst kommt mit seinen Vorschlägen zu spät. Hätte er dieselben vor einem Jahre gebracht, so wäre eher Aussicht auf deren Verwirklichung gewesen. Seit einem Monat ist das sogenannte „Provisorium“ von allen Instanzen genehmigt und die Ausführung desselben wird vermutlich nicht lange auf sich warten lassen. Unserer Befürchtung, dass aus diesem „Provisorium“ allmählich ein „Definitivum“ hervorgehen werde, ist von keiner Seite widersprochen worden. Im Gegenteil hat die Generalversammlung der N. O. B. vom 30. Juni diese Ansicht stillschweigend sanktioniert und der Präsident der N. O. B. hat ausdrücklich erklärt, auch er teile diese Auffassung. Ob die städtischen, kantonalen und eidgenössischen Behörden der mächtigen N. O. B.-Gesellschaft gegenüber den Mut haben werden, ihren entgegengesetzten Standpunkt mit Nachdruck zu wahren, das darf, nach Allem, was bis anhin geschehen ist, als dahingestellt betrachtet werden.

### Miscellanea.

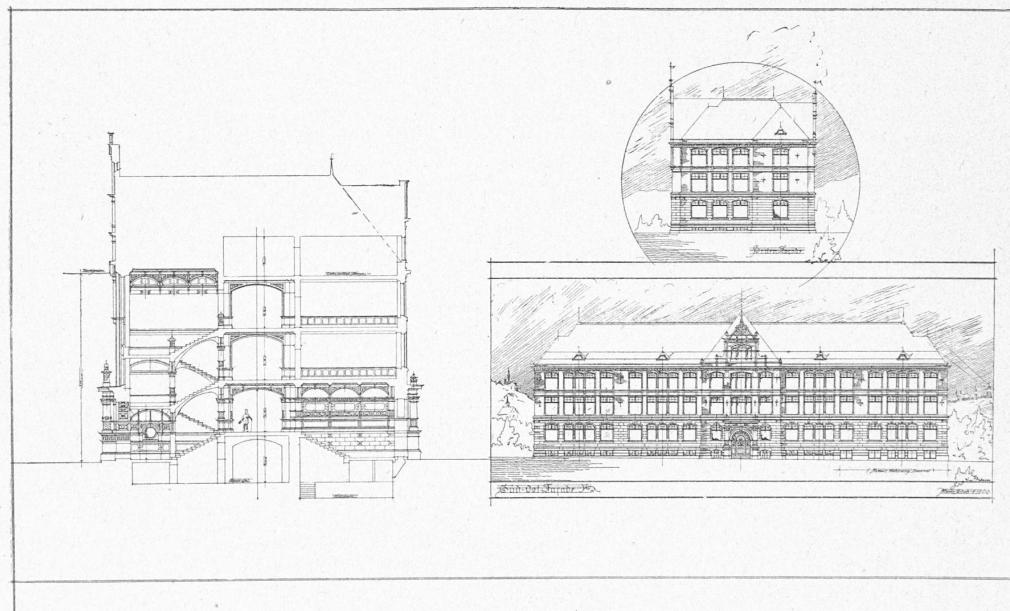
**Errichtung eines internationalen Centrallaboratoriums für die chemische Untersuchung des Eisens in Zürich.** Auf der diesjährigen Frühjahrsversammlung des «Iron and Steel Institute» berichtete Herr Prof. Dr. *H. Wedding* über das Ergebnis der Schritte, welche von der auf dem vorjährigen Zürcher Festigkeits-Kongress ernannten Kommission für die einheitliche chemische Untersuchung des Eisens, bisher unternommen worden sind. Unter den verschiedenen, zur Regelung dieser Frage in Vorschlag gebrachten Massnahmen, verdient namentlich Beachtung der auch von der Versammlung des «Iron and Steel Institute» mit ungeteilter Zustimmung aufgenommene Plan, ein internationales Centrallaboratorium, unter der Leitung des Chefchemikers Baron *Jüptner von Jonstorff*, zu errichten, welches lediglich den Zweck der Prüfung der von den einzelnen Mitgliedern endgültig vorgeschlagenen Methoden und der Anregung zu weiteren Fortschritten haben solle. Damit vollständige Internationalität gewahrt bleibe, sei dieses Laboratorium am besten in der Schweiz und wegen der Verbindung mit wissenschaftlichen Kräften ersten Ranges, in Zürich zu errichten. Der Vorsitzende erklärte, dass das «Iron and Steel Institute» bereit wäre, aus seinem disponiblen Fonds zu den auf etwa 40 000 Fr. veranschlagten Unterhaltungskosten des Centrallaboratoriums einen erheblichen Beitrag zu leisten, und dass es überdies keine Schwierigkeiten haben dürfte, die ganze Summe durch die interessierten Eisenwerke der verschiedenen Länder aufzubringen. Auch die von der eingangs genannten Kommission vertretene Anschauna, dass sämtliche für diese Zwecke er-

## Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Primarschulhaus in Luzern.

Erster Preis. Merkzeichen: Schwarze Kreisfläche. Verfasser: Johann Metzger, Architekt in Zürich (Riesbach).

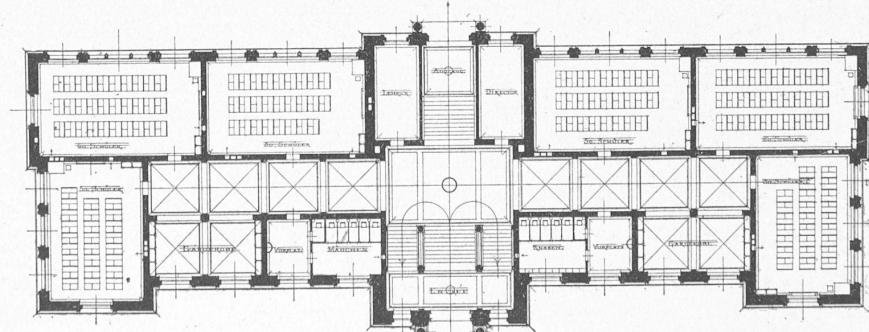


Hauptfassade. Masstab 1:500.



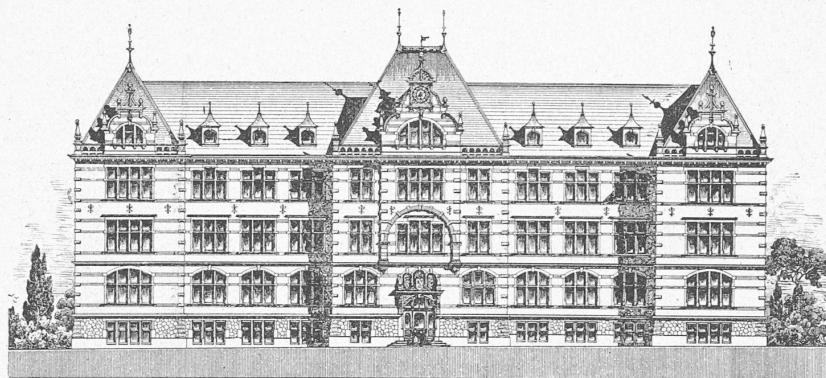
Schnitt. Masstab 1:500.

Seiten- und Hinterfassade. Masstab 1:1000.

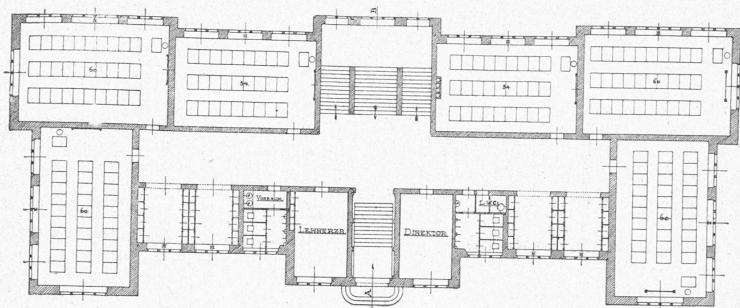


Grundriss vom Erdgeschoss. Masstab 1:500.

**Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Primarschulhaus in Luzern.**  
 Zweiter Preis (ex aequo). Motto: «Sirius». Verfasser: *G. H. Seipp*, Architekt in Zürich IV.



Hauptfassade. Masstab 1:500.

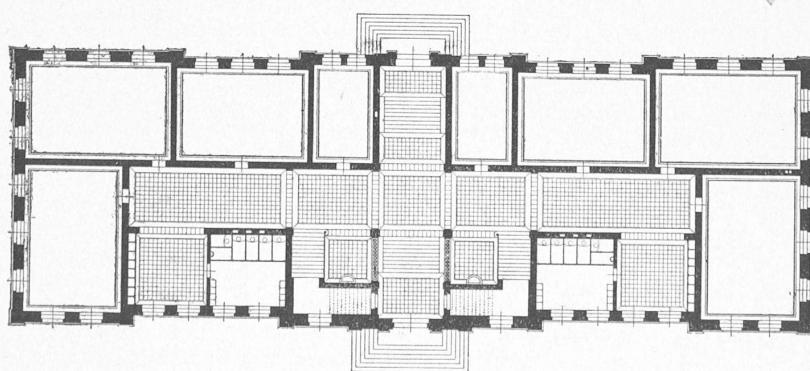


Grundriss vom Erdgeschoss. Masstab 1:500.

Zweiter Preis (ex aequo). Motto: «Parvis caris». Verfasser: *Kehrer & Knell*, Architekten in Zürich I.



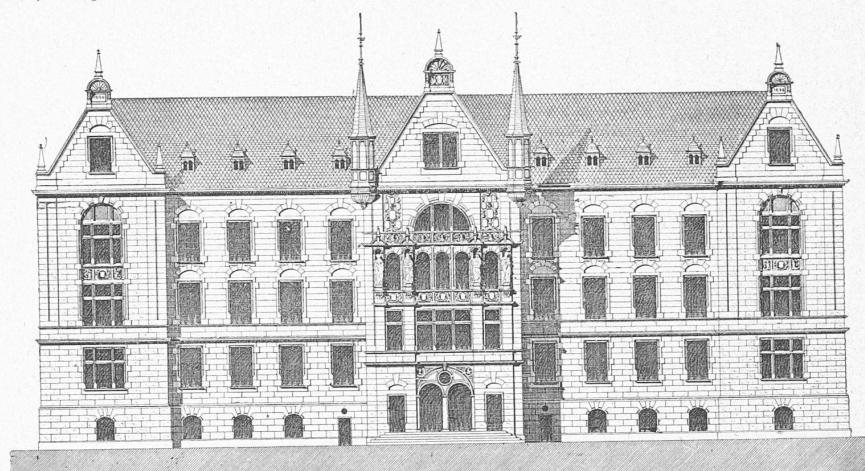
Perspektive.



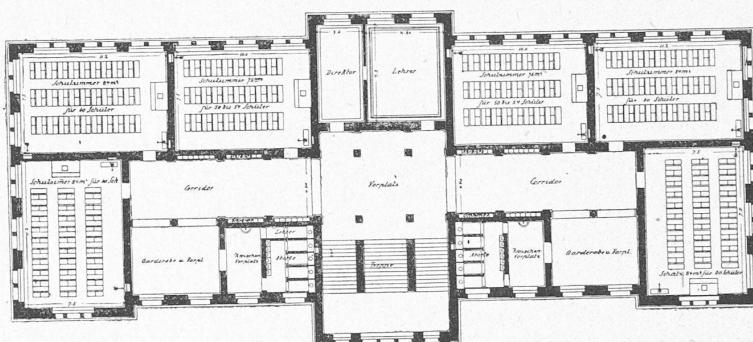
Grundriss vom Erdgeschoss. Masstab 1:500.

## Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Primarschulhaus in Luzern.

Zweiter Preis (ex aequo) Motto: «Von Südosten bestes Licht». Verfasser: Architekt Richard Schuster in Zürich IV.



Hauptfassade. Masstab 1:500.



Grundriss vom Erdgeschoss. Masstab 1:500.

rung auf technischem Gebiete in die Hand genommen hatte, in den Grundzügen vereinbart; die Vereins-Verwaltungen beschlossen alsbald ihre Durchführung. Es war dies ein Beschluss von weittragender Bedeutung, denn die vorhandenen Bahnen wiesen in ihren Bauausführungen schon so viele Abweichungen auf, dass es jahrelanger Arbeit und der Aufwendung hoher Beträge bedurfte, um die bestehenden Verschiedenheiten zu beseitigen. Hätte der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dieser Thätigkeit nicht frühzeitig begonnen, es wäre in wenigen Jahren fast unmöglich gewesen, diese Hindernisse des Verkehrs aus der Welt zu schaffen. Ferner musste dafür gesorgt werden, dass aus den Wagen der verschiedenen Verwaltungen, wie der Verkehr sie gerade zusammenführte, Züge gebildet werden konnten, die im Betriebe volle Sicherheit boten. Es musste also insbesondere *Uebereinstimmung in den Kuppelungen und Buffern* herbeigeführt werden. Auch diese Bedingungen setzte die erste Techniker-Versammlung fest; sie schuf ferner Normen für das ganze Gebiet der Eisenbahntechnik durch Festsetzung von „Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“, welche die Grundlagen der später vom Deutschen Bundesrat erlassenen „Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands“, geworden sind, in Oesterreich-Ungarn aber die alleinige Richtschnur auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik bilden.

Aus den erwähnten „Grundzügen“ haben sich im Laufe der Zeit die „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen“ entwickelt, welche unbestritten die wichtigste Schöpfung des Vereins auf technischem Gebiete darstellen und welche auf dem Gedanken beruhen, dass, wie im Verkehr, so im Bau und Betrieb, in der Herstellung der Lokomotiven und Wagen volle Einheitlichkeit im Bereiche des Vereins herrschen müsse, wenn den Eisenbahnen die Erfüllung ihrer Aufgaben

ermöglicht werden solle. Als Mitte der siebziger Jahre das Bedürfnis nach einfacheren Normen für den Bau und Betrieb gewisser Bahnen sich geltend machte, waren auch die Techniker des Vereins sofort auf dem Platze mit Ausarbeitung von „Grundzügen für den Bau und Betrieb von Sekundärbahnen“ (1876), aus denen dann später die „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Nebeneisenbahnen und der Lokaleisenbahnen“ hervorgingen. Es wurden ferner fortlaufende, wichtige statistische Untersuchungen angeregt, eingeleitet und bearbeitet, die für die Erkenntnis zahlreicher Erscheinungen auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik von bleibendem Werte geworden sind. Hierher gehören insbesondere die Statistik über Achsbrüche und Radreifenbrüche, die Statistik über die Dauer der Schienen, die Zusammensetzung der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben. Die technische Thätigkeit wurde ferner gefördert durch das technische Fachblatt des Vereins, das „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“, und weiter durch die von Zeit zu Zeit sich wiederholenden Ausschreibungen von Preisen im Betrage von 30 000 Mark für hervorragende Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen, an den Betriebsmitteln und deren Unterhaltung, endlich für wichtige schriftstellerische Leistungen. Die gesamte Entwicklung der europäischen Eisenbahntechnik ist durch alle hier erwähnten Einrichtungen, durch die anregende, helfende und unterstützende Thätigkeit des Vereins mächtig gefördert worden. Durch die Verständigung über den einheitlichen Bau der Bahnen und der Betriebsmittel ist es dem Vereine möglich geworden, eine weitere wichtige Einrichtung durchzuführen, das von ihm geschaffene „*Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung*“. Die in demselben ausgesprochenen Grundsätze werden für absehbare Zeit massgebend bleiben, soweit eine Wagenbenutzung unter Eisen-