

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	31/32 (1898)
<b>Heft:</b>	22
<b>Artikel:</b>	Entwurf zum Vereinshaus-Theaterbau in Zürich: Architekten: H. Stadler und E. Usteri in Zürich
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-20766">https://doi.org/10.5169/seals-20766</a>

### 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:** 20.02.2026

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

Fusées des Essieux	$\left\{ \begin{array}{l} 5^{\text{e}} \text{ bogie} \\ 6^{\text{e}} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{ll} \text{Diamètre} & 0,180 \text{ m} \\ \text{Longueur} & 0,230 \end{array} \right. \dots$
Tourillons des manivelles motrices	$\left\{ \begin{array}{l} 3^{\text{e}} \text{ bogie} \\ 4^{\text{e}} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{ll} \text{Diamètre} & 0,125 \text{ m} \\ \text{Longueur} & 0,110 \end{array} \right. \dots$
Tourillons des Bielles d'accouplement	$\left\{ \begin{array}{l} 5^{\text{e}} \\ 6^{\text{e}} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{ll} \text{Diamètre} & 0,090 \text{ m} \\ \text{Longueur} & 0,085 \end{array} \right. \dots$
Bielles d'accouplement	$\left\{ \begin{array}{l} 5^{\text{e}} \\ 6^{\text{e}} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{ll} \text{Diamètre} & 0,155 \text{ m} \\ \text{Longueur} & 0,100 \end{array} \right. \dots$
Rayon des manivelles d'accouplement		$\left\{ \begin{array}{ll} \text{Diamètre} & 0,090 \text{ m} \\ \text{Longueur} & 0,088 \end{array} \right. \dots$
		$\left\{ \begin{array}{ll} \text{Diamètre} & 0,090 \text{ m} \\ \text{Longueur} & 0,100 \end{array} \right. \dots$
		0,315
<b>Mécanisme.</b>		
Cylindres	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Ecartement d'axe en axe} \\ \text{Diamètre} \\ \text{Course du Piston} \\ \text{Inclinaison sur l'horizontale} \\ \text{Section du tuyau de prise de Vapeur} \\ \text{Section du tuyau d'échappement} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{l} 2,080 \text{ m} \\ 0,520 \text{ m} \\ 0,630 \text{ m} \\ — \\ 13266 \text{ mm}^2 \\ 19104 \text{ mm}^2 \end{array} \right. \dots$
Bielles motrices	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Longueur d'axe en axe} \\ \text{Tourillons des petites têtes} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{ll} 2,120 \text{ m} \\ \text{Longueur} 0,089 \text{ m} \\ \text{Diamètre} 0,085 \text{ m} \end{array} \right. \dots$
Rapport de la longueur de la bielle motrice à la manivelle		6,7
Inclinaison des tiroirs sur l'axe des Cylindres		—
Course des Tiroirs		0,116
Longueur des lumières (admission, échappement)		0,360
Largeur des lumières	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Admission} \\ \text{Echappement} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{l} 0,045 \text{ m} \\ 0,084 \text{ m} \end{array} \right. \dots$
Recouvrement à chaque bout des Tiroirs	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Extérieur} \\ \text{Intérieur} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{l} 0,023 \text{ m} \\ 0,001 \text{ m} \end{array} \right. \dots$
Effort de traction maximum théorique		15725 kg
Effort de traction coefficient de 0,65		10221
Poids de la Machine	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Vide} \\ \text{En charge} \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{l} 56,000 \text{ t} \\ 60,950 \text{ t} \end{array} \right. \dots$
Répartition du poids par essieu, en charge	$\left\{ \begin{array}{l} 1^{\text{er}} \text{ essieu} \\ 2^{\text{e}} \text{ } \\ 3^{\text{e}} \text{ } \\ 4^{\text{e}} \text{ } \\ 5^{\text{e}} \text{ } \\ 6^{\text{e}} \text{ } \end{array} \right. \dots$	$\left\{ \begin{array}{l} 5,040 \text{ t} \\ 4,970 \text{ t} \\ 13,180 \text{ t} \\ 13,200 \text{ t} \\ 11,400 \text{ t} \\ 13,160 \text{ t} \end{array} \right. \dots$
Poids utile pour l'adhérence		50,940
Rapport du poids adhérent à l'effort de traction pratique		4,99

A notre connaissance il n'a pas encore été construit auparavant en Europe, pour la voie de 1.45 m, des locomotives de ce type, et à ce titre, elles peuvent intéresser nos lecteurs.

La construction de ces locomotives est, dans leurs détails, conforme à la description que nous avons donnée pour les locomotives à trois essieux accouplés et bogie à l'avant du chemin de fer de Salonique à Constantinople.

### Entwurf zum Vereinshaus-Theaterbau in Zürich.

Architekten: H. Stadler und E. Usteri in Zürich.

Als wir im Jahrgang 1896, Bd. XXVII. S. 110, den Entwurf der Herren Architekten Stadler & Usteri zu einem Vereinshaus in Zürich veröffentlichten, war das Projekt der städtischen Behörde gerade zur baupolizeilichen Genehmigung vorgelegt worden. Erst Mitte vorigen Monats, nach einer zweijährigen Aktion auf dem Prozess- und Rekurswege, ist die Saalbau-Unternehmung in den Besitz der stadträtlichen Genehmigung des Bauprojektes gelangt, so dass der Ausführung desselben nunmehr keine baugesetzlichen Schwierigkeiten mehr entgegenstehen.

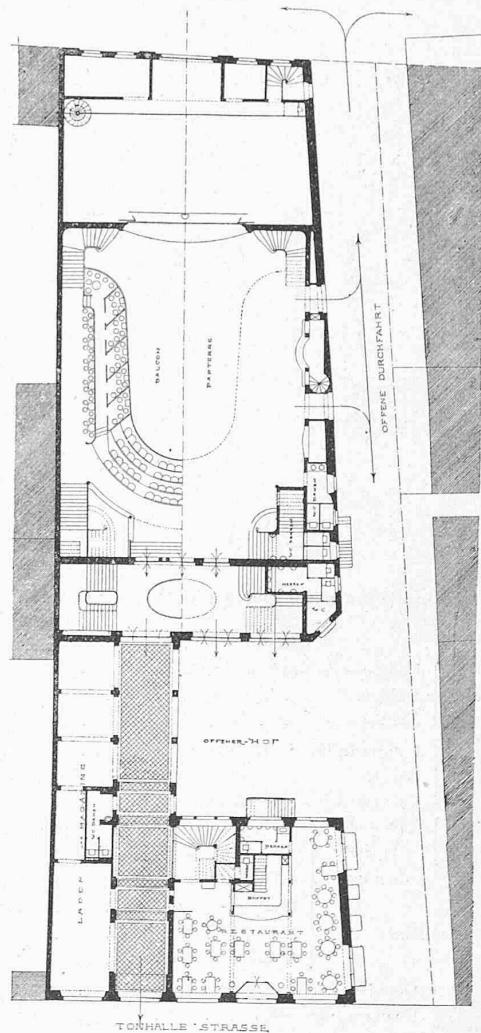
Seit unserer Darstellung des Entwurfes hat derselbe eine bereits früher als möglich angedeutete, für die Bestimmung und Rentabilität des Baues sehr wesentliche Er-

weiterung erfahren. Diese betrifft die Ausführung eines grossen Theater- und Festsaales auf dem Hinterterrain des von der Tonhalle- und Stadelhoferstrasse begrenzten Grundstücks. Da die eingangs erwähnte Veröffentlichung über die Anlage des Vereinshauses, abgesehen von jenem Theater-Saalbau, Aufschluss giebt, können wir uns auf ergänzende Mitteilungen bezüglich des letzteren beschränken.

Wie der beigegebene Grundriss zeigt, schliesst sich nun der auch vom Hofe und dem seitlichen Durchgang aus zugängliche Theaterbau an den offenen Hof am Kopfende der gedeckten Passage an. Die beiden, einander gegenüber liegenden, grossen Treppen der Eingangshalle führen direkt auf die oberen Gallerien, während man zu ebener Erde

### Entwurf zum Vereinshaus-Theaterbau in Zürich.

STADELHOFER-STRASSE



1 : 500.  
Hauptgrundriss.

in den horizontal liegenden Erdgeschossraum des grossen Saales eintritt. Mit der ersten, für ein besser zahlendes Publikum berechneten Gallerie ist derselbe in allen vier Ecken durch Treppen verbunden; dadurch entsteht hinter den etwas tiefer liegenden kleinen Logen eine Art Promenoir, welches sich hinter den der Bühne gegenüber befindlichen Sitzen in das Foyer des ersten Ranges erweitert. Bei besonderen Anlässen und Festlichkeiten können die im ersten Stock des Vereinshauses vorgesehenen grossen Gesellschaftsräume mit diesem Foyer in direkte Verbindung gebracht werden, um in solchen Fällen zu Restaurationszwecken oder als Speisesäle zu dienen. Der Saal selbst hat bei einer Breite von 18 m und einer Länge von 25 m ohne die Bühne

eine für Zuschauer verfügbare Grundfläche, die einschliesslich Gallerien jener des Konzertsaales in der neuen Tonhalle gleichkommt. Bei Konzertbestuhlung würden somit etwa 1500, bei Tischbestuhlung etwa 1000 Personen Platz finden. Der Saal soll ganz in Eisen und Beton ausgeführt werden und eine derartige Ausstattung erhalten, dass seine Ausschmückung für besondere Gelegenheiten sich leicht bewerkstelligen lässt. Die Bühne ist 1,20 m über dem Saalboden erhöht und hat eine Prosceniumsöffnung von 8,50 m, eine Breite von 18 m und eine Tiefe von 12 m einschliesslich der Hinterbühne.

Während der Saal in den Sommermonaten zur Pflege der Operette bestimmt ist, würde er vom Sommer bis Herbst zu Variété-Aufführungen, und in den Wintermonaten in der Regel Vereinen und Gesellschaften zur Verfügung stehen.

Der ganze, 860 m<sup>2</sup> Fläche bei 12 m Höhe einnehmende Theaterbau wird auf dem Hinterterrain längs einer durchgehenden Brandmauer verhältnismässig billig errichtet werden können. Deshalb ist für die Fassade an der Tonhallestrasse eine weit reichere Behandlung beabsichtigt, umso mehr, als die Zweckbestimmung des Gebäudes eine aus der Front der übrigen Mietshäuser hervorstechende Architektur nahe legt. Die unter diesen Gesichtspunkten im Barockstil entworfene Hauptfassade ist in Bd. XXVII, Nr. 16 u. Z. abgebildet.

Zur Inangriffnahme der Vorarbeiten für die Finanzierung und Ausführung des Projektes hat sich unlängst eine Initiativ-Gesellschaft gebildet, und das lebhafte Interesse, welches in kapitalkräftigen Kreisen der hiesigen Bevölkerung dem Unternehmen entgegengebracht wird, lässt wohl auch dessen baldige Verwirklichung erwarten. Die gesamten Kosten des Vereinshauses und Theaterbaus sind auf rd. 1,2 Millionen Fr. veranschlagt.

### Miscellanea.

**Die neuen Hafen- und Werftanlagen der Stadt Köln** sind am 14. d. M. feierlich eingeweiht worden, nachdem bereits am 1. Mai d. J. die Eröffnung derselben stattgefunden hatte. Durch die in siebenjähriger Bauzeit mit einem Kostenaufwand von rd. 19 Millionen Franken ausgeführte Anlage, welche zugleich den Abschluss der Umgestaltung des Kölner Stadtbauplans bildet, hat die alte Rheinstadt ihre zur Zeit der Hansa erworbene Bedeutung als Binnenhafen ersten Ranges wieder gewonnen. Nach Vorschiebung der Festungswerke war das freigewordene Gelände zur Anlage eines Halbring von Schmuckstrassen verwendet worden. Die dem Hafenplane zu Grunde liegende Idee ging nun dahin, die Endpunkte dieses Halbring durch eine mehr als 30 m breite, von der im Süden der Stadt liegenden Villenkolonie Marienburg aus bis zur Mülheimer Schiffbrücke im Norden am linken Rheinufer entlang ziehende Rheinuferstrasse von rd. 9 km Länge zu verbinden und zwischen dieser Strasse und dem Rhein alle für den Schiffverkehr erforderlichen Lösch-, Lade- und Lagereinrichtungen anzulegen. Um auf der linken Rheinseite die für die Uferstrasse und die Quaienlagen notwendige Fläche zu gewinnen, musste die Uferlinie um 45 bis 105 m weit in den Strom vorgerückt werden. Im freien Strome eine 2 km lange Werftmauer errichtend und diese bis zum Lande hinterschüttend, stellte man gleichzeitig durch Vertiefung der Flusssohle und Abbaggerung des rechten Ufers das frühere Durchflussprofil wieder her; die Anschüttungsmassen betrugen rd. 2 Millionen m<sup>3</sup>. Diese Arbeiten schufen Platz zur Anlage der 75 m breiten, beiderseits von senkrechten Ufermauern eingefassten Rheinauhalbinsel und ermöglichten auch eine wesentliche Vergrösserung des nunmehr ebenfalls von senkrechten Werften rings umgebenen Rheinauhafens. Die noch nicht ganz vollendeten Uferbauten stellen eine Länge von 9,3 km dar, wovon 4,3 km senkrechte Werftmauern. An letzteren, die mit Krahnen und Schienengleisen reichlich ausgestattet sind, können 60 grosse Schiffe gleichzeitig verladen werden. Ausser den stehenden Werften (Quaien) wurden auch niedrige Werfte mit Böschungen (liegende Werfte) für Schiffe mit Massengütern angelegt. Zu diesen Arbeiten gesellte sich die Herstellung von bequemen Strassenverbindungen nach allen Teilen der Stadt, von Bahnoberbindungen zwischen dem Hafen- bzw. Werftgebiet mit der Staatsbahn und einer grossen Anzahl von Hochbauten. Mit Rücksicht auf das berühmte Stadtpanorama Kölns haben die bedeutenderen dieser Bauten, wie die Verwaltungsgebäude für das städtische Hafenamt und das Hauptsteueramt, ferner die mit den Revisionshallen verbundenen Lagerhäuser des Zollhafens eine den Kunst-

formen aus Kölns alter Blütezeit angepasste, monumentale Ausbildung erhalten. Der grössere Teil des für die noch auszuführenden rechtsrheinischen Hafen- und Werft-Anlagen verfügbaren Gebietes mit einer Wasserfläche von 40 m Breite ist zur Herstellung von zwei aufeinanderfolgenden Hafenbecken bestimmt, die durch eine Drehbrücke mit einander in Verbindung gebracht werden sollen. In dem ersten der beiden Hafenbecken, das als Winterhafen dienen soll, wird später die Köln-Deutzer Schiffsbrücke Platz finden; das zweite, doppelt so gross als der bereits fertige linksrheinische Rheinauhafen geplante Hafenbecken, ist als Industriehafen bestimmt. Schöpfer des Planes für den Rheinhafen ist Geh. Baurat Stübben, unter dessen Oberleitung die vom Stadtbaudirektor Bauer im einzelnen entworfenen und geleiteten Bauten ausgeführt wurden.

**Der Verkehr im Suez-Kanal i. J. 1897.** Die Frequenz des Suez-Kanals hat i. J. 1897 im Vergleich zum Vorjahr nicht unweentlich abgenommen, was wohl hauptsächlich mit den durch Beendigung der militärischen Operationen in Madagaskar und Abessynien bewirkten, geringeren Truppentransporten zusammenhängt. Es sind nämlich gegen 198 520 i. J. 1896 nur 92 639 Soldaten i. J. 1897 via Suez-Kanal befördert worden, außerdem ging die Zahl der beförderten Pilger, Auswanderer und Straflinge von 31 055 i. J. 1896 auf 14 743 i. J. 1897 zurück. Wenn man im übrigen die in Ostindien herrschende Pest und Hungersnot in Betracht zieht, so wird es nicht überraschen, dass die durch den Kanal gegangenen Fahrzeuge an Netto-Raumgehalt eine Abnahme von 660 910 t gegen 1896 aufweisen. Selbstverständlich ist im Verhältnis damit auch die Einnahme an Gebühren gefallen; sie betrug i. J. 1897 nur 72 830 545 Fr. gegen 79 569 994 Fr. i. J. 1896 und thatsächlich ist der Verkehr seit dem Jahre 1893 nicht so klein gewesen. Den Kanal passierten i. J. 1897 2986 Schiffe mit einem Netto-Tonnengehalt von 7 899 373 t, wenn man aber alle Kriegs- und Transportschiffe, sowie die von Staatsregierungen gecharterten Schiffe ausscheidet, so bleiben nur 5 481 913 t übrig gegen 6 032 876 t i. J. 1896 und 6 145 425 t i. J. 1895. Das neuerdings vorhandene Bestreben, immer grössere Schiffe zu bauen, tritt auch in der Thatsache zu Tage, dass der Prozentsatz der den Suez-Kanal passierenden, bis zu 7 m tiefgehenden Schiffe von 62,80% i. J. 1896 auf 59,70% i. J. 1897 zurückging, dagegen stieg der Prozentsatz der mehr als 7 m tiefgehenden Schiffe von 37,20% i. J. 1896 auf 40,30% i. J. 1897. Der grösste Tiefgang, den der Suez-Kanal gestattet, ist 7,9 m, i. J. 1897 hatten aber nicht weniger als 391 durchfahrende Schiffe schon 7,6 m aufzuweisen.

**Der Bau der neuen East-River-Brücke in New-York\***) ist wegen finanzieller Schwierigkeiten unterbrochen worden. Die ausführenden Organe haben nach «Industries and Iron» dem Bürgermeister von New-York mitgeteilt, dass das Werk mangels ausreichender Mittel nicht fortgeführt werden könne. Die Schulden betragen am 1. April 275 000 Fr. ausser den Zinsen von 1 750 000 Fr. vom 1. September vorigen Jahres an. Um die Arbeiten bis zum 1. Juli fortzuführen, sind allein 20 Millionen Fr. erforderlich, einschliesslich des Betrages von 5 Millionen Fr., der auf einmal für die Stahlthürme und die die Aufgänge bildenden Spannbögen auszugeben ist. Der Abschluss auf Lieferung der letzteren wurde am 28. Februar wegen Geldmangels zurückgezogen. Für Fortsetzung der Arbeiten bis zum Ende des Jahres werden weiterhin 10 Millionen Fr. erforderlich sein. Da das Werk mit möglichster Beschleunigung betrieben werden soll, so wurde in letzter Zeit an den Fundamenten der vier Pfeiler 24 Stunden täglich gearbeitet, indem die Arbeiter dreimal abwechselten. Die Brücke sollte bis zum 1. Januar 1901 fertig sein.

**Die Trockenlegung der pontinischen Sumpfe.** Das schon seit Jahren von Major von Donath aus Kassel angestrebte Unternehmen der Trockenlegung der pontinischen Sumpfe scheint jetzt der Verwirklichung nahegerückt zu sein. Die meisten Schwierigkeiten machten in letzter Zeit die Grundbesitzer im Sumpfgebiete. Wie der «Frankf. Ztg.» aus Rom meldet wird, hat deren Ausschuss nunmehr das Donath'sche Projekt angenommen. Fällt der Entscheid der Volksversammlung in gleichem Sinne aus, so folgt auch die Zustimmung der Regierung, und der Inangriffnahme der Arbeiten stände nichts mehr im Wege. Es sind bereits Unterhandlungen mit einer deutschen elektrotechnischen Firma eingeleitet, um die Wasserkraft der Volskerberge für das neue Arbeitsgebiet auszunützen. Herr von Donath ist Verfasser einer Schrift «Le paludi Pontini» (Rom 1887).

**Bodensee- und Rheinregulierung.** Eine am 18. und 19. März d. J. abgehaltene Konferenz von technischen Abgeordneten des Bundes und der beteiligten Kantone wegen Regulierung des Hochwasserstandes des Rheins und Bodensees hat dem Honsell'schen Projekte vom Jahre 1879 im allgemeinen zugestimmt. Vom Thurgauer Regierungsrat ist nunmehr das Ersuchen an den Bundesrat gerichtet worden, eine Konferenz aller Boden-

\*) S. Bd. XXIX S. 105.