

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 3

Sonstiges

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>

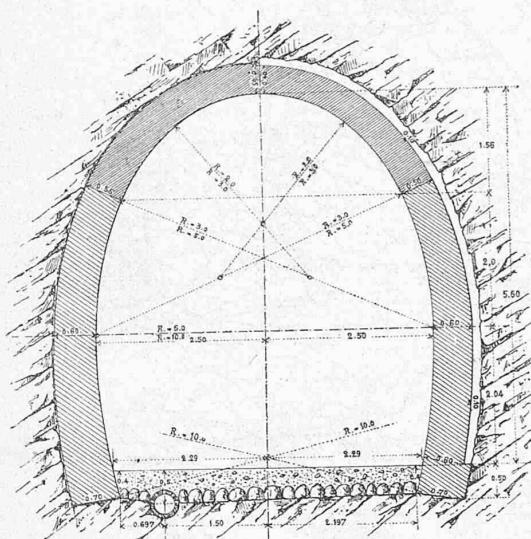
was einem täglichen Arbeitsfortschritte von 1,75 m auf jeder Seite oder von zusammen 3,5 m entspricht. Das beim Bau durchfahrene Gebirge bestand hauptsächlich aus festem, trockenem Mergel und Molasse und etwas wenig Moräne, wie beim Horgerbergtunnel. Bei beiden Tunnels wurden die Stollen küstlich ventilirt.

An Kunstbauten sind drei grössere Viadukte von 60—80 m Länge zwischen Thalweil und Oberrieden, ferner

Einspurige Tunnels der Eisenbahnlinie Thalweil-Zug.

Profil I.

a. mit Anmauerung, b. mit Hinterbeugung.



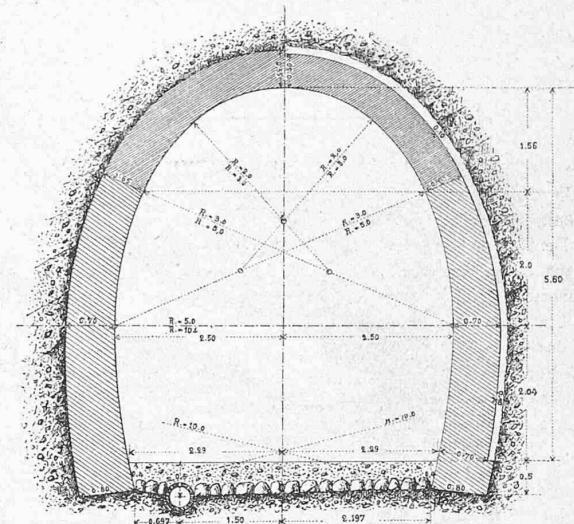
Lichtes Profil = 24,0 m².

34,917 m ²	Ausbruch	35,716
3,933	Gewölbemauerwerk	2,704
5,794	Widerlagermauerwerk	5,396
8,827	Total Mauerwerk	8,100
—	Trockene Hinterbeugung	1,526
0,139	Cementrohr	0,139
1,951	Schotter	1,951

Masstab 1 : 100.

Profil II.

a. mit Anmauerung, b. mit Hinterbeugung.



Lichtes Profil = 24,0 m².

36,554	Ausbruch	37,469
3,666	Gewölbemauerwerk	3,369
6,798	Widerlagermauerwerk	6,446
10,464	Total Mauerwerk	9,815
—	Trockene Hinterbeugung	1,564
0,139	Cementrohr	0,139
1,951	Schotter	1,951

die Viadukte bei Baar 110 und 35 m lang und bei Zug (Länge 115 m) zu erwähnen. Auf der ganzen Linie befindet sich zwischen Thalweil und Zug ein einziger Niveau-Uebergang. Alle anderen Strassen und Wege sind unter- oder überführt und auch die neue Bahnhofsanlage Zug ist hauptsächlich behufs Vermeidung der Niveau-Uebergänge in die Auffüllung, deren Bedarf etwa 200 000 m³ betragen hat, gelegt worden.

Die gesamte Auffüllung vom Baarer Viadukt bis Zug erforderte 550 000 m³.

Die alte Station Zug, welcher das kleine Kehrdreieck dabei zur Vermeidung des Drehens der Maschinen diente, ist bekanntlich verlassen worden. Statt des kleinen Kehrdreiecks wurde nun die Schleife zum neuen Bahnhof Zug gebaut, welche die alte Linie von Luzern und Altstetten mit den neuen Linien derart verbindet, dass ein Drehen der Maschinen nicht nötig ist. Nachträglich wurde dann noch die Doppelspur auf der Strecke Zug-Kollermühle auf 2 km Länge gebaut, um die Zugseinfahrten und Ausfahrten unabhängig von der früher vorgesehenen Schleifenweiche zu machen, die beim Einmündungspunkte der Schleife in die alte Linie vorgesehen war. Als interessanter Baute, infolge ungünstiger Gründungsverhältnisse, ist der Baarer Viadukt zu erwähnen, der zuerst auf grosse Länge vorgesehen, wegen den ungünstigen Pfeilerfundationen auf ein Minimum reduziert, d. h. nur soweit es für das Hochwasser der Lorze und den Weg in der sogen. Kutzelen nötig war, ausgeführt wurde, während das früher projektierte, dazwischenliegende Viaduktstück, durch einen Damm ersetzt worden ist.

Für die Linie Thalweil-Zug werden die Baukosten voraussichtlich etwa 13 000 000 Fr. betragen. Die Bauzeit hat für die Gesamtanlage 5½ Jahre gedauert. (Forts. folgt.)

Miscellanea.

Erbauung eines Kantonalbankgebäudes in Zürich. Die Beschaffung zweckentsprechender und grösserer Lokalitäten für die Zürcher Kantonalbank hat sich seit mehr als einem Jahrzehnt als dringendes Bedürfnis erwiesen. Um diesem abzuheften, hatte der Bankrat schon im Jahre 1885 den Bau eines Bankgebäudes an der Fraumünsterstrasse nach Plänen des Herrn Architekten Ad. Brunner in Zürich beim Kantonsrat beantragt;

letzterer beschloss jedoch damals, auf das Gesuch nicht einzutreten, hauptsächlich deshalb, weil die Verlegung des Bankgebäudes an die Fraumünsterstrasse der Mehrheit des Rates nicht genehm war. Nachdem die späteren Bemühungen des Bankrates, für einen Neubau einen geeigneten Bauplatz zu erwerben, zu keinem Ergebnis geführt haben, wurde das bisherige Areal an der Bahnhofstrasse als Baustelle gewählt. Herr Architekt Brunner wurde auf Grund eines wesentlich abgeänderten Bauprogramms mit der Ausarbeitung der bezüglichen Pläne beauftragt. Für die Ausführung derselben wird jetzt vom Bankrat die Bewilligung eines Kredites von 935 000 Fr. nachgesucht. Wie wir der vom 1. Juli d. datierten Weisung an den Kantonsrat entnehmen, soll das an der Bahnhofstrasse projektierte Gebäude, welches von dem 1670 m² messenden Bauplatz 1337 m² bedeckt, ein Untergeschoss, Erdgeschoss und drei obere Geschosse erhalten und Raum für 170 Angestellte bieten.

Im Erdgeschoss befinden sich die Kassalokalitäten für die Handels-, Hypothekar- und Sparkassaabteilung, das Wertschriftenarchiv und die Bureaux der Schuldbrief-, der Vorschuss- und der Archiv- und Depositenabteilung. Im ersten Stock sind die Räumlichkeiten der Handelsabteilung, des Bankpräsidenten, für die Kontrolle und die Buchhaltung der Sparkasse und der Obligationen. Das zweite Stockwerk wird einstweilen nur zum Teil für die Bank in Anspruch genommen. Es enthält die Sitzungszimmer des Bankrates, der Bankkommission, der Specialkommission und verschiedene disponibele Bureaux. Das dritte Stockwerk enthält eine Direktorenwohnung und eine Anzahl disponibler Bureaux zur Vermietung. Im Dachboden befinden sich zwei Abwartzwohnungen und verfügbare Dachräume. Um den vorhandenen Platz möglichst auszunützen, ist der 4,5 m breite Eingang nach rechts gegen die nördliche Brandmauer verlegt worden. Das 11 m breite und 12,20 m lange Vestibül wird durch ein grosses Oberlicht und durch Seitenlicht vom Kassenlokal her beleuchtet. Ebenfalls ist über dem Treppenhaus ein grosses Oberlicht vorgesehen. Die Kasse ist, wie dies in modernen Anlagen überall der Fall, in grossen Dimensionen angelegt; Länge etwa 27 m, mittlere Breite 12,50 m.

Unter der Kasse und dem Archiv liegen im Untergeschoss die Gewölbe für die Barschaft, die Wertschriften, und ein Gewölbe mit eisernen Schrankfächern (Safes) zur Vermietung an das Publikum. Diese Gewölbe sind von den übrigen Kellerräumlichkeiten durch einen zwischen ihnen liegenden Wächtergang vollkommen getrennt; das Barschaftsgewölbe ist nur mit der Kasse, das Wertschriftengewölbe nur mit dem Archiv in Verbindung. Zu den «Safes» führt eine direkte Treppe vom Vestibule aus, bei der Kasse vorbei, ins Untergeschoss. Mit Ausnahme des Wertschriftengewölbes an der Bahnhofstrasse liegen sämtliche Gewölbe nirgends an den Fassadenmauern. Sie sind zum grossen Teil von doppelten Mauern umgeben und je mit starken eisernen Panzerthüren und innern Gitterthüren abgeschlossen.

Für das ganze Gebäude ist Centralheizung angenommen, für sämtliche Arbeitsräume sind in den Mauern Ventilationskanäle vorgesehen. Als Material der Haupt- und Seitenfassaden wird Bollingerstein (Sockel in Granit oder hartem Kalkstein) angewendet. Die Baukosten sind mit 42 Fr. per m^3 veranschlagt, sodass der Bau bei einem Kubikinhalt des Gebäudes von 22 193 m^3 932 106 Fr. beansprucht. Die Baupläne haben bereits die baupolizeiliche Genehmigung erhalten.

Die XXIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine wird vom 4.—7. Sept. d. J. zu Freiburg i. Br. abgehalten. Dem Programm entnehmen wir folgendes: Nach vorhergegangener Begrüssung der Teilnehmer am 4. Sept. abends in der Festhalle (Karlsplatz), nehmen die Verhandlungen am Montag den 5. Sept. im Kornhaussaal 9 Uhr vorm. ihren Anfang. Die Tagesordnung verzeichnet u. a.: Bericht des Geschäftsführers (Herr Stadtbauspezialist Pinkenburg-Berlin) über die Ergebnisse der Abgeordneten-Versammlung, Vortrag des Herrn Bühle, Vorstand des städt. Tiefbauamts über «die bauliche Entwicklung Freiburgs in den letzten dreissig Jahren», Vortrag des Herrn erzbischöflichen Baudirektors Meckel über «Unserer lieben Frauen Münster zu Freiburg.» Daran anschliessend Besichtigung des Münsters unter Führung der HH. Meckel, Prof. Fr. Geiger und Arch. Kempf vom Münsterbaubureau lt. Sonderprogramm, Nachmittags: Gemeinsame Wagenfahrt mit den Damen über den Schlossberg nach St. Ottilien und Waldsee, daselbst Abendfest und Nachtessen. — In der Dienstag den 6. Sept., 9 Uhr vorm. vorgesehenen, zweiten allgemeinen Versammlung sprechen die HH. Direktor Rieppel-Nürnberg und Architekt Prof. Frentzen-Aachen über: «Konstruktion und Architektur neuerer deutscher Brückenbauten». Nach Schluss der Vorträge gruppenweise Besichtigung der Stadt und ihrer Bauten. Nachm. 5 Uhr: Gemeinsames Bankett in der Festhalle, abends Konzert im Stadtgarten, Beleuchtung des Schlossberges und des Münsters. Mittwoch den 7. Sept. Vorm. 9 Uhr: Gemeinsame Eisenbahnfahrt durch das Höllenthal zum Titisee mit Extrazug, kostenlos gestellt von der Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen, event. Fusswanderung vom Höllsteig durch die Ravenna-Schlucht bis Hinterzarten, daselbst Mittagessen; Rückfahrt abends 6 Uhr, event. Höhenwanderung über Feldberg-Schauinsland nach Freiburg. Für den Donnerstag werden Ausflüge nach Altbreisach a. Rh., nach dem städt. Rieselfeld, nach Badenweiler, Basel und Rheinfelden, sowie nach Konstanz, Ueberlingen, Salem, Heiligenberg vorgeschlagen. Von Sonntag Vormittag bis Donnerstag Abend findet in der Festhalle eine Ausstellung von Plänen und Modellen statt. Der Preis der Teilnehmerkarten für Herren beträgt 15 M. bezw. 18 M. für solche, welche die Festschrift (Vorzugspreis 10 M.) nicht erwerben. Der Preis der Damenkarten ist auf 12 M. festgesetzt. Anmeldungen nimmt der Vorsitzende des Ortsausschusses, Stadtbaumeister Thoma in Freiburg i. B., bis spätestens 15. August entgegen.

Bau des Simplon-Tunnels. Nachdem von der italienischen Regierung das Resultat der Verhandlungen über die Simplonfrage eingegangen, hat der Bundesrat folgende Beschlüsse gefasst:

1. Planvorlage der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft für den Durchstich und daheriger Kostenvoranschlag werden genehmigt;

2. genehmigt wird auch die Statutenrevision dieser Gesellschaft betreffend Ausgabe von Subventionsaktien;

3. der Finanzausweis der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft für Ausführung des Simplonunternehmens wird als geleistet erklärt;

4. die Bundesgarantie für das von den Konsortien der Kantonalbanken vermittelten Anleihen von 60 Mill. Fr. wird definitiv übernommen.

Der Finanzausweis geht nun zur Prüfung an die italienische Regierung. Hierauf kann die Ratifikation in Bern (vermutlich schon Anfang August) und hernach die Baubewilligung erfolgen.

Die Eröffnung der elektrischen Waterloo- und City-Untergrundbahn in London hat am 11. d. M. stattgefunden. Die 2,55 km lange Linie verfolgt den Zweck, die auf der Waterloo-Station der Süd-Westbahn meist mit Vorortzügen ankommenden Passagiere auf dem schnellsten und

bequemsten Wege in die City zu befördern. Sie führt in zwei parallelen Tunnels unter der Themse zur Queen Victoria Street und endet unter dem Platz vor der Bank of England, der Börse und dem Mansion House. Der Endbahnhof ist noch im Bau begriffen. Unter dem bezeichneten Platze, einem sehr belebten Centrum der City, werden in nicht ferner Zeit noch mehrere elektrische Untergrundbahnen münden, welche andere grosse Bahnhöfe Londons mit diesem Stadtteil verbinden. Die Tiefenlage ist am Waterloo-Ende 8,5 m, am Mansion House 20 m unter der Strassenkrone. Der tiefste Punkt des Themebettes liegt noch 7,3 m über den Tunnelröhren. Die Ausführung dieser in Bd. XXV, Nr. 6 näher beschriebenen Bahnanlage hat 3½ Jahre gedauert und etwa 13 Millionen Fr. gekostet.

Die Beteiligung der Stadt Zürich an der Pariser Weltausstellung

wird vom Stadtrat beabsichtigt. Als Ausstellungsgegenstände sollen dienen: ein Stadtplan i. M. von 1 : 5000, Zeichnungen wichtiger Bauten, alte Stadtpläne und Ansichten, eine Darstellung des trigonometrischen Netzes nebst einigen typischen Katasterplänen und Handrissen, Pläne von Einzelheiten des Kanalnetzes, des Gaswerkes in Schlieren, einer schwimmenden Badanstalt, einiger Schulhäuser und des Friedhofs Sihlfeld samt dem Krematorium, sowie ein Modell der Filter. Die Verwirklichung des Vorhabens soll davon abhängen, ob die von den Verwaltungen der grösseren schweizerischen Städte geplante gemeinsame Beschickung der Pariser Weltausstellung endgültig beschlossen wird.

Umbau der Zürcher Pferdebahn in eine elektrische Trambahn.

Eine vom 15. Juni datierte Weisung des Stadtrates an den Grossen Stadtrat beantragt die Bewilligung eines Kredites von 3 900 000 Fr. für den Umbau der Zürcher Pferdebahn in eine elektrische Trambahn. Die Ausführung des Umbaus ist für den Sommer 1899 in Aussicht genommen.

Konkurrenzen.

Katholische Kirche in Lodz. Von der heiligen Kreuzgemeinde zu Lodz ausgeschriebener, allgemeiner Wettbewerb. Termin: 15. September 1898. Preise: 1250, 750, 500 Rubel. Ankauf weiterer Entwürfe zum Preise von 250 Rubel vorbehalten. Die Unterlagen des Wettbewerbs können vom Probst genannter Gemeinde, dem Prälaten Siegmund Graf Lubenski bezogen werden.

Nekrologie.

† Edward Burne-Jones. Die eigenartige reformatorische Bewegung, welche seit dem Durchdringen des prärafaelischen Geistes in der englischen Malerei einer Neugestaltung der dekorativen Kunst in Europa und Amerika den Weg gebahnt, hat am 17. v. M. einen ihrer bedeutendsten Vorkämpfer, den berühmten englischen Maler Burne-Jones durch den Tod verloren. Träger und Mittelpunkt jener von Ruskin'schen Ideen merklich beeinflussten Richtung war der vielseitig beanlagte Künstler, Poet und Sozialpolitiker William Morris, mit dem sich neben Rosetti, Walter Crane und mehreren andern Vertretern des Prärafaelismus auch Burne-Jones anfangs der 60er Jahre zu dem Unternehmen vereinigte, für jede Art handwerklicher Tätigkeit wirklich künstlerische, bei mässigen Kosten ausführbare Entwürfe zu liefern und so eine innigere Beziehung zwischen Kunst und Handwerk herzustellen. Zunächst begann die Gesellschaft die Durchführung ihrer kunstgewerblichen Ziele an farbigen Glasfenstern, in deren Stil eine vollkommene Umwälzung hervorrief. Die grösste Zahl der bisher gehörenden Entwürfe sind, soweit das Figürliche in Betracht kommt, von Burne-Jones geschaffen, während die bemerkenswerte Beeinflussung der englischen Kunst auf dem Gebiete des Möbels der mehr selbständigen Thätigkeit von William Morris zukommt. Lichte Farbenstimmung, Strenge und Gebundenheit in der Zeichnung sind die charakteristischen Merkmale der Glasgemälde von Burne-Jones, welche zahlreiche englische Kirchen schmücken. Ein weiteres Feld gemeinsamer Thätigkeit bildeten Mosaiken, Tapeten, Teppiche und Gobelins, bedruckte Stoffe und Webereien, deren Ornamentation meistenteils an alte Muster anknüpft; vorherrschend kommt darin jedoch jene halb stilisierte, halb realistische Verwendung von Pflanzenwerk und blühenden Blumen zur Geltung, die an die Meister der italienischen Frührenaissance, besonders Botticelli und Ghirlandajo erinnert. Gotisierende Züge treten stärker hervor in der Ornamentation und tief-sattten Farbenstimmung der Wandteppiche und Mosaiken.

Als reiner Kunstmaler hat Burne-Jones die apart-graziöse Darstellungsweise Rosettis, des Begründers der prärafaelischen Richtung aufgenommen und fortgebildet. Reichtum der Phantasie, Schönheit in der Komposition, Glut und Tiefe der Farben liessen über den Mangel an Wirklichkeitssinn im Ausdruck seiner Gestaltenwelt hinwegsehen. Gerade