

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 33/34 (1899)  
**Heft:** 2

## Vereinsnachrichten

### 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:** 30.04.2026

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

eine fühlbare Lücke auszufüllen, zu einer gedeihlichen Fortentwicklung der bestehenden Verkehrsmittel beizutragen und auf den Personen- und Güterverkehr einen segensreichen Einfluss auszuüben.

**Neubau einer mittleren Rheinbrücke in Basel.** In einer dem Grossen Rate am 22. Dezember v. J. vorgelegten Weisung hat der Basler Regierungsrat gleichzeitig mit einem Kreditbegehren für die Vollendung der Birsigkorrektur, sowie für Strassenkorrekturen in Gross- und Kleinbasel, den Bau einer neuen mittleren Rheinbrücke an Stelle der bestehenden zwischen Eisengasse und Greifengasse beantragt. Die Pläne für den einschl. Nebenarbeiten und Grunderwerb auf 2 160 000 Fr. veranschlagten Brückenneubau sollen auf dem Wege einer Konkurrenz beschafft werden. Diesem Antrag liegt das Ergebnis einer Expertise zu Grunde, welche die HH. Ingenieur Ed. Locher in Zürich und Oberingenieur W. Lauter in Frankfurt a. M. im Auftrag genannter Behörde über den Zustand der alten Rheinbrücke vorgenommen haben. Aus dem Befund der Experten geht unzweifelhaft hervor, dass die jetzige Brücke — wegen des mangelhaften Zustandes der steinernen Pfeiler und der Gefährdung der eisernen Jochpfeiler infolge Auswaschung der Flusssohle — gegen Hochwasser keinerlei Sicherheit mehr bietet, und durch einen Neubau ersetzt werden muss. Die neue Brücke, deren Bau in den Jahren 1902—1904 nach erfolgter Herstellung einer provisorischen Brücke geplant ist, soll eine Breite von 18 m erhalten, wovon 11 m auf die Fahrbahn mit zwei Strassenbahngleisen, je 3,5 m auf die Fusswege entfallen, während die Gesamtbreite der jetzigen Brücke nur 12,6 m beträgt. Schon vor dem Bau der provisorischen Brücke würde dem Bauprogramm zufolge die Birsigkorrektur vollendet und die Hebung des Geländes zwischen Rhein und Fischmarkt auf das neue Niveau durchgeführt; in Verbindung hiemit steht der Abbruch der Gewerbehalle und der anstossenden Gebäude, wobei der Lagerplatz für den Brückenbau gewonnen wird. Gleichzeitig sind die Strassenkorrekturen in Gross- und Kleinbasel vorzunehmen, u. a. Erweiterungen der Eisengasse und Greifengasse, die beide direkte Zufahrtsstrassen zur Rheinbrücke bilden. Die Kosten der Birsigkorrektur werden auf 400 000 Fr., diejenigen der Korrekturen in Gross- und Kleinbasel auf 2 400 000 Fr. geschätzt.

**Monatsausweis über die Arbeiten im Simplon-Tunnel.** Ueber den Fortschritt der Arbeiten im Simplon-Tunnel ist jetzt der erste offizielle Ausweis erschienen. Demnach hatte der Richtstollen Ende Dezember 1898 auf der Nordseite eine Länge von 339 m, auf der Südseite eine solche von 76 m erreicht, d. i. insgesamt 415 m, bei einem Monatsfortschritt von 148 m. Die durchschnittliche Zahl der im Berichtsmonat Dezember beschäftigten Arbeiter betrug 1052, und zwar waren ausserhalb des Tunnels 660, im Tunnel 392 Arbeiter beschäftigt.

Auf der Nordseite besteht das bisher durchschnittliche Terrain aus Glanzthonschiefer mit Quarzknochen. Der Wasserzufluss belief sich auf durchschnittlich 30 l in der Sekunde und Ende des Monats auf 26 l. Mittels Handbohrung und Dynamit wurde in der Zeit vom 1. August bis zum 21. November auf der Nordseite ein Gesamtfortschritt von 190 m erzielt, was einer mittleren täglichen Leistung von 1,68 m entspricht. Hingegen hatte die Maschinenbohrung im Monat Dezember eine mittlere tägliche Leistung von 4,13 m ergeben.

Auf der Südseite begann man mit der Maschinenbohrung und mit der Verwendung des Sprengmaterials am 23. Dezember. Es wurden geleistet mit Handbohrung und Sprengpulver vom 16. August bis 20. Dezember insgesamt 59 m, d. h. im Mittel 0,47 m pro Tag. Das durchgeführte Gestein war hier zweiglimmiger, grobbankiger Gneis (Antigorio-gneis).

**Groupe vaudois de la société des anciens élèves de l'école polytechnique de Zurich.** Sur l'initiative de quelques ingénieurs, anciens élèves du Polytechnicum, membres de la G. e. P., il vient de se constituer à Lausanne un groupe vaudois de la G. e. P. Cette association a pour but de réunir le premier samedi de chaque mois les anciens élèves de l'école polytechnique de Zurich fixés dans le canton de Vaud et, par des réunions régulières et des courses faites en commun, de développer entre eux l'esprit de camaraderie et des relations plus intimes.

Notre groupe espère avoir en 1902 le plaisir de voir arriver à Lausanne tous les membres de la G. e. P. et de leur procurer, par des excursions intéressantes et des séances variées, l'occasion de passer quelques belles journées au bord du bleu Léman.

Nos réunions ont lieu habituellement au Café de l'Hôtel du Nord le premier samedi de chaque mois et nous y voyons venir avec plaisir tout membre de notre vaste association de passage à Lausanne. Il sera sûr d'y trouver bon accueil.

Z.

## Konkurrenzen.

**Bauten für die kantonale Strafanstalt in Payerne (Waadt).** Das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Waadt eröffnet unter den schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb für den Neubau einer kantonalen Strafanstalt in Payerne. Es handelt sich hierbei um eine doppelte Preisbewerbung: 1. um einen allgemeinen Ideen-Wettbewerb betreffs Erlangung von Planskizzen in kleinerem Masstabe; 2. um einen engeren Wettbewerb mit detaillierten Plänen in grösserem Masstabe unter den erfolgreichen Teilnehmern der ersten Konkurrenz. Für die Skizzen zum ersten allgemeinen Wettbewerb, dessen Programm vorliegt, sind keine Preise ausgesetzt. Dagegen sollen die für den engeren Wettbewerb ausgewählten vier oder fünf Konkurrenten, deren Projekte den Bestimmungen des definitiven Programms entsprechen, eine Entschädigung von je 2000 Fr. erhalten, mit Ausnahme desjenigen Bewerbers, welchem die Ausführung übertragen wird. Sollte das an erster Stelle ausgezeichnete Projekt aus irgend einem Grunde nicht zur Ausführung gelangen, so ist dem betreffenden Bewerber eine Entschädigung von 5000 Fr. zugesichert. Den allgemeinen Bestimmungen über den ersten Wettbewerb entnehmen wir noch folgende wesentliche Einzelheiten: Termin 1. April 1899. Preisrichter: HH. *Virieux*, Vorsteher des kant. Justiz- und Polizeidepartements, als Präsident; *Viguerat*, Vorsteher des kant. Departements für Landwirtschaft und Gewerbe, *H. Juvet*, Arch. in Genf; *Châtelain*, Arch. in Neuenburg; *Melley*, Arch. in Lausanne; *Hurbin*, Direktor der Strafanstalt in Lenzburg; *Dr. Curti*, Direktor der Strafanstalt in Zürich; *Favre*, Direktor der Strafanstalt in Lausanne; *Dubuis*, Advokat in Lausanne. Achtägige öffentliche Ausstellung sämtlicher Projekte nach erfolgtem preisgerichtlichem Entscheid, der veröffentlicht und jedem Bewerber auf Wunsch zugesandt wird. Sämtliche Projekte des engeren Wettbewerbes, sowie die entsprechenden Skizzen der ersten Ideen-Konkurrenz gehen in den Besitz des Kantons Waadt über, welchem beliebige Verwendung derselben vorbehalten bleibt. Ueber Lage und Höhenverhältnisse des im Gebiete der staatlichen Ackerbaukolonie Payerne befindlichen Bauplatzes giebt der dem Programm beigefügte Situationsplan in 1:2000 Aufschluss. Die zu errichtenden Bauten sollen umfassen: eine Strafanstalt für Männer und eine solche, von der ersteren völlig unabhängig angelegte, für Frauen. Verlangt werden für den ersten allgemeinen Ideen-Wettbewerb: Sämtliche Grundrisse, eine Haupt- und Seitenfassade, zwei Längsschnitte (durch den Flügel der Verwaltung, und durch einen der Zellenflügel); desgl. zwei Querschnitte und Schnitte der Nebengebäude, sämtlich im Masstabe von 1:500, ferner ein Situationsplan in 1:2000, nebst kurzem Erläuterungsbericht und kubischer Kostenberechnung. Programme sind von Herrn *Virieux*, Chef des kantonalen Justiz- und Polizeidepartements in Lausanne zu beziehen.

## Preis Ausschreiben.

**Ein Umschlag für die Berliner Architekturwelt** (Bd. XXXII S. 128). Von den rechtzeitig eingegangenen 106 Entwürfen erhielten den ersten, sowie einen zweiten Preis (500 und 250 M.) Entwürfe des Herrn *F. Nigg*, Maler und Zeichner in Berlin, einen weiteren zweiten Preis (250 M.) Herr *Hans Schlicht*, Architekt und kunstgewerblicher Zeichner in Dresden.

Redaktion: A. WALDNER  
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### IV. Sitzung im Winterhalbjahr 1898/99

Mittwoch den 21. Dezember 1898, abends 8 Uhr im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur Peter.

Anwesend: 44 Mitglieder, 1 Gast.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Zur Aufnahme in den Verein hat sich gemeldet: Herr Heinrich Scherer, Architekt von Horgen.

Hierauf wird das Wort Hr. Architekt Zollinger erteilt zu einigen *Mitteilungen über Deckenkonstruktionen.*

Herr Zollinger bespricht an Stelle des Herrn Architekt Münch in Bern, der verhindert war, seine Deckenkonstruktion selber vorzuweisen, die patentierte Münch'sche Decke. Er erörtert die Vorzüge und Nachteile der verschiedenen Deckenkonstruktionen, die als die Vorläufer dieses Systems zu betrachten sind: die Kleine'sche und die Schürmann'sche Decke mit, die Förster'sche Decke ohne Eiseneinlagen, in neuester Zeit das System Hennebique. Die Münch'sche Konstruktion ist eine Wölbung zwischen I-Trägern, bestehend aus einem System von drei Wölbsteinen und der Trägerverkleidung. Durch letztere wird fast absolute Feuersicherheit erreicht. Proben der eidgen. Festigkeitsanstalt haben ausgezeichnete Resultate ergeben. Die Konstruktion empfiehlt sich daher bei grossen Belastungen. Der Preis dieser Decken stellt sich für Zürich nur 1,00 Fr. bis 1,50 Fr. p. m<sup>2</sup> höher als Holzkonstruktion.

In der anschliessenden Diskussion konstatiert Herr Architekt Kader, dass er am Neubau der schweizerischen Lebensversicherungs- und Renten-

Anstalt die Münch'sche Decke zur Anwendung gebracht habe und von derselben durchaus befriedigt sei; zu beachten ist, dass das Ausschalen nicht zu früh erfolge. Herr Architekt Stadler teilt sodann Berechnungen mit über die Kosten der verschiedenen Deckenkonstruktionen. Die Münch'sche Decke kommt demnach auf 14,85 Fr. p. m<sup>2</sup>. P. U.

Es folgt hierauf ein Vortrag von Herrn Ingenieur Fayod über *Bahnhofanlagen in Bukarest*.

Herr Fayod weist die von ihm ausgearbeiteten Studienpläne für ein neues Bahnhofgebäude in Bukarest vor und erläutert dieselben. Wegen allzugrosser Ueberbauung des umliegenden Geländes muss der bestehende Bahnhof verlegt werden, und zwar ist die neue Baustelle dadurch gegeben, dass das betreffende Land schon Eigentum des Staates ist. Die Terrainverhältnisse bedingen einen Hochbahnhof, wobei der Niveaunterschied zwischen dem natürlichen Boden und den Geleisen 8,5 m beträgt. Im Programm, das der Preiskonkurrenz zu Grunde gelegt war, wurde verlangt, dass das Gepäck mittels Aufzügen hinauf und hinunter befördert werden solle, dass ferner gedeckte Räume für die ankommenden Fuhrwerke zu erstellen seien; überdies wurde eine grosse Menge von Räumlichkeiten für alle möglichen Zwecke und Bedürfnisse gefordert: für die ganze Verwaltung, für Polizei, Post, Zoll, Gefangenentransport, Sanitätswesen, Baderäume u. s. w.; besondere Räume für den König und seinen Hof. Da es wohl schwerlich möglich wäre, alle so benötigten Räumlichkeiten in einem einzigen Gebäude unterzubringen, so hat der Vortragende in seinem Projekt für die Lokale der Verwaltung ein besonderes, vom Bahnhof abgetrenntes Gebäude vorgesehen. Das eigentliche Bahnhofgebäude erhält 153 m Fassadenlänge und 256 m Flügellänge, somit etwa 40000 m<sup>2</sup> überbaute Fläche; davon nimmt die 108 m weite Halle etwa 16000 m<sup>2</sup> ein. Diese Halle ist der Länge nach dreiteilig, jede Abteilung mit einer eisernen Bogenkonstruktion und das Ganze zudem noch mit einem gemeinsamen Blechdach überdeckt; ihre Höhe beträgt 23 m. Im Erdgeschoss des Hauptgebäudes befinden sich die Billetschalter und die Gepäckexpedition, im ersten Stock die Wartsäle und Restaurationen, alles getrennt für erste und zweite Klasse einerseits, dritte andererseits. Daneben verteilen sich die verschiedenen Diensträume auf beide Stockwerke. Mehrere Anbauten an die Flügel sind für Beamtenwohnungen bestimmt und dementsprechend dreistöckig; eine dieser Anbauten ist für die königlichen Räumlichkeiten reserviert. Der Vortragende berichtet auch einiges über den Verlauf der veranstalteten Konkurrenz und über verschiedene beim Bau der rumänischen Eisenbahnen vorgekommene Eigentümlichkeiten.

In der Diskussion weist Hr. Architekt Kuder auf die Grossartigkeit der erstprämierten Projekte hin, welche sowohl in der Gesamtanlage als in der Ausführung der Details wohl alle bisherigen Entwürfe für derartige Anlagen übertreffen dürften. S. P.

Den Schluss der heutigen Vorträge bildet ein Referat des Herrn Architekten Stadler über das *neue Variété-Theater an der Tonhallestrasse und den Neubau der Firma Jelmoli & Co. an der Sihlstrasse in Zürich*.

Herr Stadler zeigt sein Modell des Hauptsalles im Neubau des Variété-Theaters an der Tonhallestrasse vor. Das in seinen dekorativen Teilen künstlerisch ausgeführte Modell wird allgemein sehr beachtet. Als Künstler, der diesen Teil der Arbeit ausgeführt hat, nennt Herr Stadler Herrn Bildhauer Füglistler in Karlsruhe. Herr Stadler bespricht die Anlage des Zuschauerraums, wobei er namentlich durch Senken der Galerien gegen die Bühne das gute Sehen von allen Plätzen zu erreichen suchte. Dem Senken der Galerien wird auch ein Senken des Plafonds entsprechen müssen. Säulen als Träger der Galerien werden möglichst vermieden und durch Trägerkonstruktionen von der Wand aus ersetzt. Die Studien für diese Konstruktionen verzögerten bisher die Bauausführung. Sodann erwähnt Herr Stadler die Heizung und Ventilation des Saales. Es wird eine gemischte Heizung erstellt; eine N.-D.-Dampfheizung zum Temperieren des Raumes und eine Ventilationsheizung mit Lutterneuerung, die nur bei starkem Besuch funktionieren soll.

In der Diskussion sprechen sich die Herren Ingenieur Lincke, Architekt Brunner und Direktor Huber speziell über die Frage der Heizung und Ventilation aus.

Hierauf referiert Herr Stadler noch über den Neubau des Geschäftshauses der Firma Jelmoli & Co. an der Sihlstrasse-Seidengasse, unter Vorweisung von Plänen und einigen Details. (Diese Mitteilungen sind in der Hauptsache bereits in der Schweiz. Bauzeitung Bd. XXXII Nr. 20 erschienen.) In der Diskussion wird namentlich die Frage der feuersicheren Umhüllung der Eisenkonstruktionen dieses fast ganz in Eisen ausgeführten Baues besprochen.

Herr Ingenieur Hilgard bespricht eblässlich die Ausführungen ähnlicher Konstruktionen in Amerika, von wo diese Bauart nach Europa gekommen ist, und vergleicht in interessanter Weise die Angaben des Herrn Stadler mit den Erfahrungen von dort.

Herr Architekt Pflughard erklärt seine Eisenkonstruktionen und deren Isolierungen am Neubau zur «Trülle».

Herr Stadtbaumeister Geiser spricht sich über die Studien aus, die namentlich in Hamburg und Berlin angestellt wurden über die besten Methoden der Isolierung von Eisenkonstruktionen, und beleuchtet diese Frage vom Standpunkte der Feuerwehrtechnik. Herr Direktor Huber behandelt ebenfalls die Feuersicherheit der Eisenkonstruktionen und deren Isolierungen.

Schluss der Sitzung 11 Uhr 25 Min.

P. U.

### Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

#### Stellenvermittlung.

Une maison de construction et installations électriques *cherche un ingénieur-praticien* capable de diriger tout le service de montage. Connaissance de la langue française nécessaire. (1178)

*Gesucht ein Ingenieur-Assistent* auf das Bureau einer Wasserversorgung. (1179)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
15. Januar	Bureau des Gemeindegeom. Ed. Joos, Architekt	Töss (Zürich) Schaffhausen	Anlage von etwa 230 m Quartierstrassen im Eichlackler in Töss.
15. »		Beckenstube Nr. 11	Zimmerarbeiten und I-Eisenlieferung für das neue Bürgerheim auf dem Emmersberg in Schaffhausen.
17. »	Locher & Cie.	Zürich	Zimmerarbeiten für die Hochbauten der Laufenthaler Portland-Cement-Fabrik in Zwingen.
19. »	Jb. Angehrn.	Siebenhausen (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Neubau (Käskeller mit Speicher) der Käsereigesellschaft Siebenhausen, Gemeinde Muolen.
19. »	Ehrensperger, Kantonsbaumeister	St. Gallen	Glaser-, Schreiner-, Schlosserarbeiten und Beschlaglieferung, Verputz und Malerarbeiten, Eisenkonstruktion für ein Vordach, Lieferung von zwei Aufzügen, Pflasterung, Wassereinrichtung, Anlage von Klosets und Blitzableitung im Kriegsmaterial-Depot auf der Kreuzbleiche in St. Gallen.
19. »	Kantonale Ausstellung	Thun	Zimmer-, Dachdecker-, Spengler- und Glaserarbeiten zu den Ausstellungshallen (ohne Maschinenhalle und Wirtschaftsgebäude) in Thun.
20. »	Gut, Ortsvorsteher	Schlattingen (Thurgau)	Lieferung von 160 m Cementröhren mit 30 cm Lichtweite, und Herstellung von etwa 400 m <sup>2</sup> Strassenschalen von Dornbirner Steinen für die Ortsgemeinde Schlattingen.
20. »	G. Baumgartner, Ammann	Oensingen (Solethurn)	Anlage einer Wasserversorgung von etwa 4000 m Hauptleitung in der Gemeinde Oensingen.
20. »	Vetsch, Gemeinderat	Grabs, z. «Löwen» (St. Gallen)	Herstellung von etwa 450 m gepflasterten Strassenschalen in der Gemeinde Grabs.
22. »	Jos. Koch, Ammann	Wyden (Aargau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Wyden.
22. »	Gemeinderatskanzlei	Flums (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Pflasterarbeiten für die Anlage eines Kiesfanges und Ablaufkanals am Hagerbach bei Flums einschl. Lieferung einer eisernen Balkenbrücke von 7,6 m Lichtweite und 6,0 m Fahrbahnbreite. Gesamtvoranschlag rund 26000 Fr.
31. »	Bureau der Bahnverwaltung	Balsthal, im «Rössli» (Solethurn)	Sämtliche Arbeiten für neue Stationsgebäude mit angebauten Güterschuppen, Abortgebäuden und Wärterbuden für die Stationen Balsthal und Klus, sowie für die Lokomotiv- und Wagenremisen der Eisenbahngesellschaft Oensingen-Balsthal in Balsthal.