

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 37/38 (1901)
Heft: 20

Artikel: Die grosse Halle im Verwaltungsgebäude des Schweizerischen Bankvereins in Zürich: Architekt: Ch. Mewès in Paris
Autor: W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22795>

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: 02.04.2026

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

Die Bauarbeiten am Simplon-Tunnel. — Nordseite.

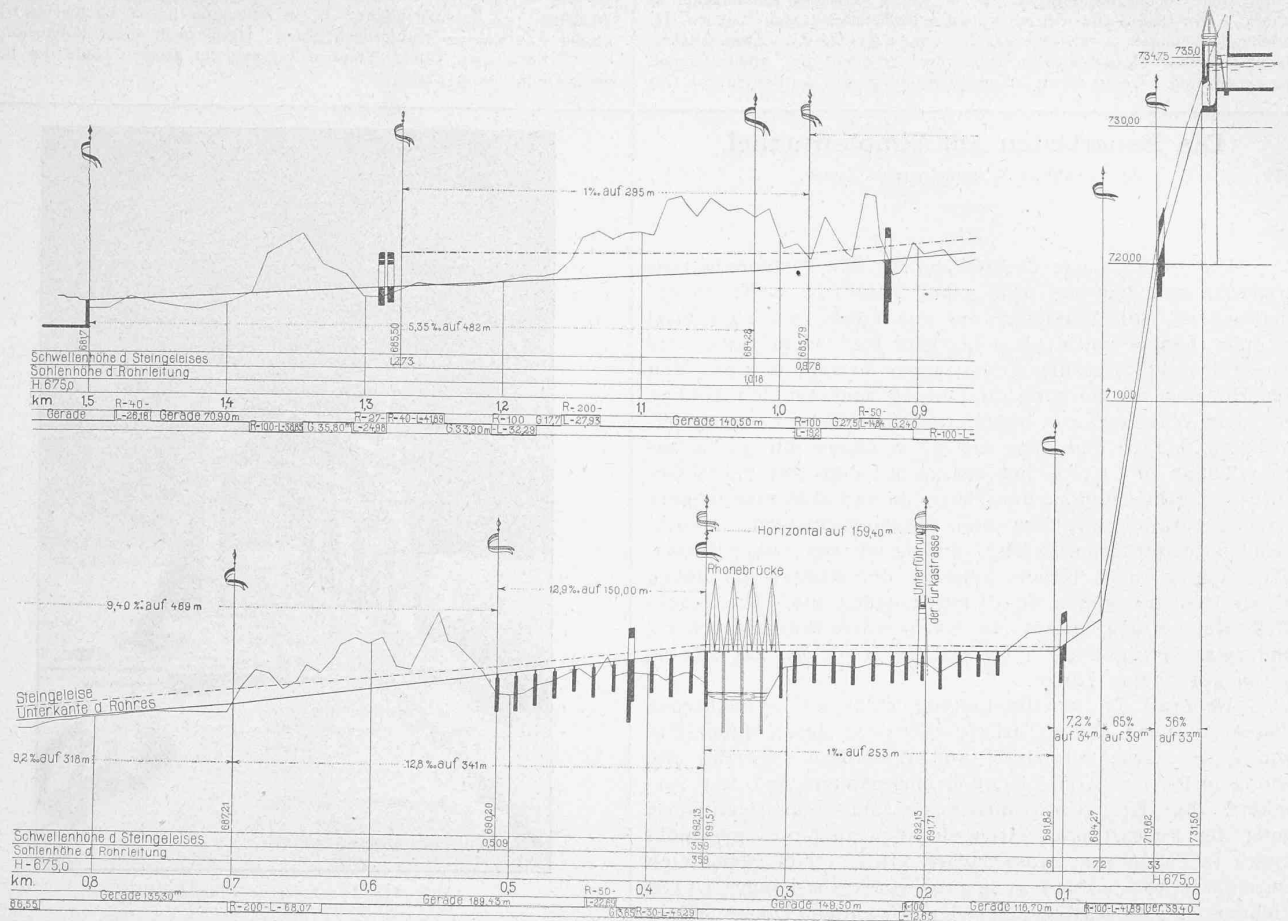


Abb. 19. Wasserkraftanlage. Längenprofil der schmiedeeisernen Druckleitung. — Masstab für die Längen 1 : 5000, für die Höhen 1 : 500.

Die grosse Halle im Verwaltungsgebäude des Schweizerischen Bankvereins in Zürich.

Architekt: Ch. Mewès in Paris.
(Mit einer Tafel.)

I.

Der Schweizerische Bankverein hat sich auf dem Paradeplatz in Zürich ein eigenes Haus erbaut, dessen Bauarbeiten im Herbst 1897 begonnen und im Herbst 1899 beendet wurden. Von Aussen macht der Bau mit seiner

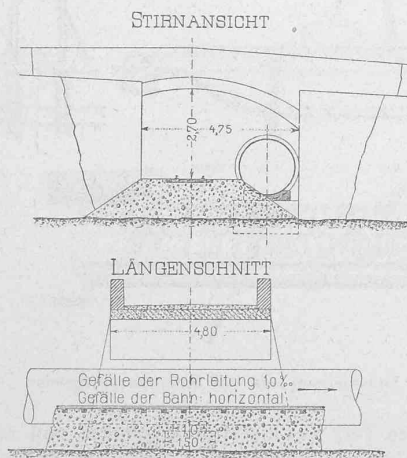


Abb. 20. Druckleitung und Steintransportgeleise. Unterführung der Furkastrasse. 1 : 200.

etwas trockenen Pariser-Architektur fast einen befremdenden Eindruck. Man sieht sofort, dass es eine importierte Pflanze ist, der es im rauhen, nebligen Klima der Limmatstadt nicht

recht behaglich werden will. Zudem wird der verhältnissmässig niedrige Bau durch die daneben liegende, gewaltige Masse der Kreditanstalt fast erdrückt. Tritt man jedoch durch das Portal in die grosse Halle, so wird man überrascht durch die bedeutenden Abmessungen und die vorzüglichen Verhältnisse dieses dem Verkehr der Bank dienenden, schönen Raumes, der den Mittel- und zugleich den Glanzpunkt der Anlage bildet. Das durch die Wölbung

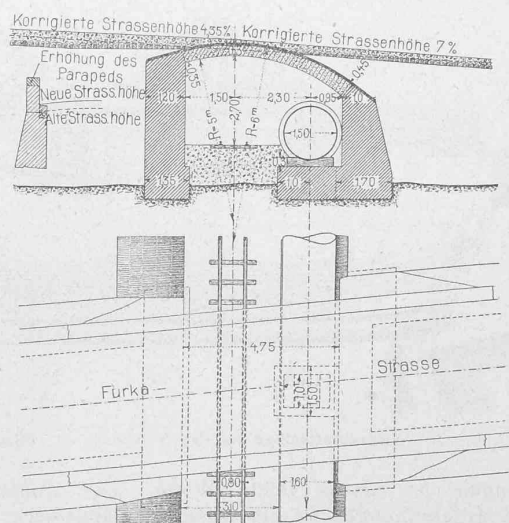


Abb. 21. Druckleitung und Steintransportgeleise. — Unterführung der Furkastrasse bei Km. 0,206. 1 : 200.

in Falconier-Glassteinen einfallende Licht flutet förmlich durch den grossen Raum und den im Hintergrund befindlichen Treppen-Aufgang mit der Helvetia-Statue von Kiss-



Treppen-Aufgang der grossen Halle des Bankverein-Gebäudes in Zürich.

Architekt: *Ch. Mewès* in Paris.

Seite / page

216(3)

leer / vide /
blank

ling (auf die wir später zurückkommen werden). Die einfache, vornehme Raumwirkung wird noch erhöht durch das verwendete Material, das durchweg echt ist. Die Treppe ist in rotem Veroneser-Marmor ausgeführt; deren Wägen und die Wände der Halle sind mit weissgelbem Marzanestein, einem Marmor aus Istrien bekleidet, während das Postament der Statue aus einem grünlichen Walliser-Cipolin besteht. Die Säulen, welche den Architrav und die Kuppel des Treppenhauses tragen, sind aus Pavonazzo, die Kapitälchen aus Blanc-claire-Marmor. Geliefert wurde die Treppe durch das Marmorgeschäft von E. Schneebeli, die Säulen und die Arbeiten in Marzanestein durch die HH. Schmied und Schmiedweber in Zürich, während die Ausmalung der Kuppel, in welcher die grösseren schweizerischen Industrien dargestellt sind, durch Herrn De Grada (Firma: Thal & De Grada in Zürich) ausgeführt wurde.

Der ganze, aus Untergeschoss, Erdgeschoss, erstem und zweitem Stock bestehende Bau hat ohne den Baugrund 1 180 000 Fr. gekostet. Dessen Ausführung lag in den Händen der Herren Architekten Kuder & Müller in Zürich.

(Schluss folgt.)

Elektrischer Betrieb auf den schweizerischen Hauptbahnen.

Studie von L. Thormann, Ingenieur, Zürich.

II.

Betriebsprojekt für die schweiz. Hauptbahnen.

Allgemeine Verhältnisse.

Wir beschränken unsere Untersuchung über die Möglichkeit der Einführung eines elektrischen Betriebes auf die fünf schweizerischen Hauptbahnen: Nord-Ost-Bahn, Central-Bahn, Gotthard-Bahn, Jura-Simplon-Bahn und Vereinigte Schweizerbahnen, indem durch Weglassung der andern Bahnen das Zahlenmaterial vereinfacht wird, ohne dass deshalb die Schlussfolgerungen wesentlich beeinflusst würden.

Für die Projektierung des elektrischen Betriebes fallen zunächst folgende Verhältnisse dieser Bahnen in Betracht;

1. Betriebslängen:

N.-O.-B. mit Einschluss der Bötzberrgbahn	809 km
S.-C.-B. einsch. der Aargauischen Südbahn	402 "
G.-B.	275 "
J.-S.-B. ohne Nebenbahnen	927 "
V.-S.-B. ohne Nebenbahnen	278 "
Total	2691 km

2. Geleisellänge gemäss der schweiz. Eisenbahnstatistik:

N.-O.-B.	1270 km
S.-C.-B.	742 "
G.-B.	505 "
J.-S.-B.	1233 "
V.-S.-B.	387 "
Total	4137 km.

3. Steigungsverhältnisse.

Von Einfluss auf den Kraftbedarf eines Zuges ist die mittlere Steigung einer Bahn, d. h. die Summe aller Steigungen und Gefälle geteilt durch die doppelte Betriebslänge, ferner die Länge der Strecken mit über 6‰ Gefälle, auf denen die Schwerkraftskomponente gleich dem Rollwiderstand angenommen werden soll, sodass zur Ueberwindung des Letztern Arbeit nicht benötigt wird.

Es beträgt bei der	N.-O.-B.	S.-C.-B.	G.-B.	J.-S.-B.	V.-S.-B.
Die Summe aller Steigungen und Gefälle . . . m	3977	2170	2562	6551	1404
Die mittlere Steigung . . . ‰	2,46	2,7	4,68	3,55	2,54
Das Gefälle über 6‰, in % der doppelten Länge . . .	20	24	28	25	20

4. Berechnung der Totalzahl der gefahrenen Tonnenkilometer gemäss Rechenschaftsberichten für 1899:

Es wurden verzeichnet an Fahrkilometern in Tausenden:

	bei der	N.-O.-B.	S.-C.-B.	G.-B.	J.-S.-B.	V.-S.-B.
Lokomotivkm.	{	7290	4443	4233	8434	2290
	{	1034	1235	433	637	307
Personenwagen-Achskm.		59000	38000	25000	67000	19000
Güterwagen-Achskm.		117000	86500	70000	135800	35500
Personen-Kilometer		325000	191000	118800	319500	108500

Ferner an Tonnenkilometern, wobei angenommen wurde:

Für die Lokomotiven im Rangierdienst, das mittlere Lokomotivgewicht der betreffenden Bahn;

Gewicht pro Reisenden einschl. Handgepäck = 70 kg.

Mittleres Zugsgewicht beim Rangieren = 100 t.

Es ergeben sich daraus für den Fahrdienst folgende Zahlen in Tausenden von Tonnenkm.:

	bei der	N.-O.-B.	S.-C.-B.	G.-B.	J.-S.-B.	V.-S.-B.
Für Lokomotiven		312000	230000	270000	443000	103500
» Personenwagen		292000	187400	155000	306000	80000
» Güter-, Gepäck- und Postwagen		391000	320000	254000	480000	113000
» Personen		22700	13400	8300	22300	7600
» Güter- und Gepäck		197900	133400	143400	209500	53800
Total in 1000 tkm.		1 215 600	884 200	830 700	1 460 800	357 900

Die Bauarbeiten am Simplontunnel. — Nordseite.

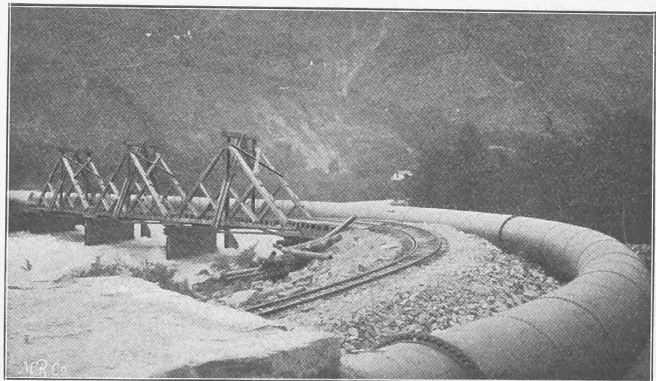


Abb. 24. Druckleitung und Steintransportgeleise. Ansicht der hölzernen Rhonebrücke.

Desgleichen für den Rangierdienst:

für Lokomotiven	44000	64000	27500	33200	14000
» Wagen und Lasten	100000	123000	43000	63000	30000
Total in 1000 tkm.	144000	187000	70500	96200	44000

Gesamtleistung für Fahr- und Rangierdienst:

in 1000 Tonnenkm.	1 359 600	1 071 200	901 200	1 557 000	401 900
--------------------------	------------------	------------------	----------------	------------------	----------------

5. Berechnung des Kraftbedarfs aus den Tonnenkilometern.

Es sollen obige Zahlen der Berechnung des Kraftbedarfs zu Grunde gelegt werden in der Weise, dass angenommen wird, die Gesamtleistung sei auf dem ganzen Netz gleichmässig verteilt, demgemäss mache sich der Einfluss der Steigungen und Gefälle in den Durchschnittswerten geltend. In Wirklichkeit wird auf der einen Bahn der Verkehr auf den Linien mit grösseren Niveaudifferenzen gegenüber denjenigen in der Ebene vorwiegend, bei der andern wird es umgekehrt sein, sodass für unsere Betrachtungen das Mittel als hinreichend genau angenommen werden kann.

Für jede Tonne ist pro Kilometer Fahrt an effektiver Arbeit erforderlich:

Ein Betrag zur Ueberwindung der mittleren Steigung, bezw. in Meterkilogrammen (mkg) der 1000-fache Betrag der Steigung in ‰, und ein Betrag zur Ueberwindung des Rollwiderstands, der zu rechnen ist abzüglich des Prozentsatzes, der im Gefälle über 6‰ liegt. Der Rollwiderstand ist demgemäss zu 6 kg pro Tonne im Durchschnitt angenommen. Nach der allgemeinen Ueberschlagsformel für den Widerstand eines ganzen Zuges

$$w = 2,4 + 0,001 v^2$$

entsprechen 6 kg einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km pro Stunde, die als Mittelwert für alle Züge vorausgesetzt werden soll.

Es stellt sich demnach die Arbeit pro Tonnenkilometer in mkg bei den einzelnen Bahnen auf:

		N.-O.-B.	S.-C.-B.	G.-B.	J.-S.-B.	V.-S.-B.
Für mittlere Steigung mkg		2460	2700	4680	3550	2540
Für Rollwiderstand »		4800	4560	4320	4500	4800
Total in mkg		7260	7260	9000	8050	7340
Oder in Pferdekraft-Stunden		0,0269	0,0269	0,0333	0,0298	0,0272