

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 18

Artikel: Neubau der Allg. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Aktiengesellschaft "Zürich": Architekt J. Kunkler in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23358>

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: 23.02.2026

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

lenken, im wirtschaftlichen Interesse gelegen ist, muss die Zukunft lehren. Die Tunneln erhalten auf je 25 m Länge eine Nische, neben der die Glühlampen für die elektrische Beleuchtung der Tunneln angebracht sind. Auf den Perrons sind Glühlampen in Abständen von 4 m verteilt und gewisse Stationen wurden ausserdem mit Bogenlampen ausgestattet. Bei Kurven unter 100 m Krümmungshalbmesser ist das Gewölbe entsprechend der Geleiseüberhöhung erweitert worden. Die einspurigen Tunnelstrecken besitzen ein halbkreisförmiges Profil mit einer Lichtweite von 4,3 m und einer Lichthöhe von 4,0 m. Alle innern Flächen des Tunnelmauerwerkes, das teils aus Beton, teils aus Bruchsteinen erstellt wurde, sind mit einem 2 cm dicken Cementgusse abgedichtet.

Ursprünglich wurde für jedes der 11 Baulose nur ein Angriffspunkt bestimmt, zur Beschleunigung der Arbeiten musste jedoch deren Anzahl verdreifacht und vier Seitenstollen gegen die Seine getrieben werden, um das Aushubmaterial auch auf Schiffe verladen zu können und die Beschaffung der Baumaterialien zu erleichtern. Vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten waren grössere Sammelkanäle und Leitungen zu verlegen; diese vorbereitenden Arbeiten erforderten eine Ausgabe von rund 5 Millionen Franken. Für Unvorhergesehenes, Bauleitung u. s. w., wurden etwa 5 1/2 Millionen Franken verwendet, einschliesslich deren die gesamten Unterbaukosten der im Jahre 1900 vollendeten Linien annähernd 37 Mill. Franken oder 2646 Franken für den laufenden Meter betragen haben. Die Arbeiten konnten in der verhältnismässig kurzen Zeit von ungefähr 17 Monaten ausgeführt werden.

Um das Aufbrechen der Strassen möglichst zu vermeiden, war für den Tunnelvortrieb die Anwendung des *Chagnaud'schen Schildes* vorgesehen, was indessen nicht immer die gewünschten Resultate ergab. Im Gegensatz zu den von Brunel und Berlier benützten Tunnelschilden, die den ganzen Querschnitt ausfüllen, umfasst der seit dem Jahre 1895 von Chagnaud verwendete Schild nur die obere Hälfte des Tunnelprofils (Abb. 3 und 4 S. 193). Er besteht aus einem der Form der äussern Gewölbeleibung angepassten auf zwei I-förmigen Bogenträgern ruhenden Blechmantel von 7,05 m Länge. Die Bogenträger sind miteinander durch zahlreiche Querversteifungen verbunden und stehen 1,95 m von einander ab, sodass der Mantel sich nach beiden Seiten visierartig verlängert und durch Kragstützen getragen wird. Der Schild ruht auf zwei Gleitschienen und kann durch Wasserdruck um je einen Meter gegen das abzugrabende Erdreich geschoben werden. Zu diesem Zwecke sind auf der innern Fläche des Rahmenwerkes acht Wasserdruckpressen eingebaut, deren Stempel sich gegen die hinterliegenden Lehrbögen und das ausgeführte Gewölbe stemmen. Durch eine mittels eines elektrischen Motors von 12 P. S. betriebene Pumpenbatterie wird das Betriebswasser in die Presscylinder getrieben, mit denen ein maximaler Druck von 880 t ausgeübt werden kann. In Wirklichkeit hat derselbe jedoch 500 t nie überschritten und konnte man meistens mit einer Druckwirkung von 288 t, bzw. 80 kg/cm² auskommen. Der Vortrieb des Schildes während 24 Stunden betrug 1,6—4,0 m. Nachdem das Gewölbe eingezogen war, konnte der untere Teil des Tunneln ohne Schwierigkeit ausgebaut, die Strosse ausgehoben, die Widerlager aufgemauert und das Sohlengewölbe ausgeführt werden (Abb. 6 S. 193). Bei den Stationsbauten war das belgische Tunnelbausystem nicht anwendbar, sondern es mussten hier zuerst die Widerlager und erst nachher das Gewölbe, bzw. die horizontale Abdeckung ausgeführt werden.

Unter den 25 Stationen der ausgeführten Linien, die im Mittel 625 m von einander entfernt sind, befinden sich 17 gewölbte, 7 abgedeckte und nur eine offene Station. Letztere liegt über dem Kanal St. Martin, südlich der Place de la Bastille (Abb. 7 und 8 S. 191 und 194).

(Forts. folgt.)

Neubau der Allg. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Aktiengesellschaft „Zürich“.

Architekt J. Kunkler in Zürich.

(Mit einer Tafel.)

III. (Schluss.)

Die dieser Nummer beigelegte Tafel gewährt einen Einblick in die Anordnung der Korridore, bzw. Vestibules, der beiden für die Verwaltungsräume bestimmten untern Geschosse, von der für den Dienst der Versicherungsgesellschaft reservierten und als Mittelpunkt der Anlage reichlich beleuchteten Haupttreppe aus.

Wettbewerb für den Neubau einer Kantonalbank in Schaffhausen.¹⁾

I.

Die sowohl durch Lage und Umgebung des für diesen Neubau in Aussicht genommenen Baugrundes, wie hinsichtlich des Programmes interessante Aufgabe, welche in diesem Wettbewerbe gestellt war, und wohl auch die Einschränkung in der Zahl der vorgeschriebenen Planvorlagen hatten eine ungewöhnlich zahlreiche Beteiligung zur Folge. Neben einer Anzahl als ungenügend befundener und namentlich das Programm nicht erfüllender Leistungen enthielten die 112 eingereichten Entwürfe viele glückliche Lösungen, sodass das Preisgericht keine leichte Arbeit hatte. Wir beginnen heute mit der Veröffentlichung seines Gutachtens, und fügen demselben in dieser Nummer Darstellungen des mit einem I. Preise ausgezeichneten Entwurfes mit dem Motto „Frühlingshoffen“ von Architekt Arnold Huber in Zürich bei.

Bericht des Preisgerichtes.

An die Hohe Regierung des Kantons Schaffhausen.

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeachtete Herren!

Das unterzeichnete Preisgericht beehrt sich hiemit, Ihnen nachstehenden Bericht über die vorgenommene Prüfung und Prämierung der Konkurrenzpläne für den Neubau einer Kantonalbank zu unterbreiten.

Die Mitglieder des Preisgerichtes versammelten sich Montags, den 17. März auf dem Bureau des Herrn Regierungsrat Grieshaber, Vicepräsident des Bankrates, der wegen Krankheit des Herrn Bankpräsidenten Habicht an dessen Stelle in's Preisgericht trat.

Nach einer kurzen Begrüssung durch Herrn Regierungsrat Grieshaber konstituierte sich dasselbe folgendermassen:

Als Präsident wurde Herr Regierungsrat Reese in Basel und als Aktuar Herr J. C. Bahnmaier, Kantonsbaumeister bezeichnet.

Es sind im ganzen 112 Projekte eingereicht worden. 103 derselben kamen zur richtigen Zeit am 28. Februar in Schaffhausen an, während neun weitere erst am 1. oder 2. März eingereicht wurden, da jedoch deren Aufgabestempel auf der Post noch den 28. Februar aufwies, so entschied das Preisgericht, dieselben ebenfalls noch der Beurteilung zu unterziehen.

Die Projekte waren, nachdem sie vorher einer Vorprüfung in Bezug auf die einzelnen Forderungen des Programms unterstellt worden waren, im ersten Stock der alten Kaserne zweckmässig aufgehängt worden.

Dieselben waren fortlaufend nummeriert und entsprechend den Nummern mit folgenden Motti bezeichnet:

Nr.:	Motto:	Nr.:	Motto:
1.	«Flur, wo wir als Knaben spielten.»	9.	«Im Galopp.»
2.	Dreiblatt im Dreieck (gez.).	10.	«150000.»
3.	«Munoth x» mit Variante.	11.	«Heimatkunst.»
4.	«Munoth» mit Variante.	12.	«Chec.»
5.	Quadrat mit violetter Kugel und gelbem Streifen (gez.).	13.	Tintenklecks.
6.	«Schaffhuserisch.»	14.	«Eine Idee.»
7.	Schaffh. Bock (gez.).	15.	Schaffh. Bock (gez.).
8.	«Napoleon.»	16.	«3 3/4 %.»
		17.	«Für Land und Leute.»
		18.	«Contocorrent» mit Variante.

¹⁾ Bd. XXXVIII S. 275, Bd. XXXIX S. 109, 122 und 134.



Das neue Verwaltungsgebäude der
Allg. Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-A.-G. „Zürich“.

Architekt: *J. Kunkler* in Zürich. — Haupttreppe.