

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 5

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: 21.02.2026

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

des Tunnels und der Fahrgeschwindigkeit abhängigen grösstmöglichen Zugsdichtigkeit beträgt. Ist die vorhandene Zugsdichtigkeit aber bereits grösser als diese Hälfte, so muss die Sperrung eines der Tunnel zur Reduktion der Zuganzahl führen. Und was geschieht wohl, wenn in beiden einspurigen Tunneln sich gleichzeitig unaufschiebbare Rekonstruktionen aufzwingen!?. Beim zweispurigen Tunnel ist die Vergrösserung der Fahrzeit durch die Beschränkung auf ein Geleise, auf die Länge der in Rekonstruktion genommenen Tunnelstrecke, nicht bedeutend und eine Reduktion der Zuganzahl wird deshalb erst nahe der grössten Zugsdichtigkeit eintreten.

R. Weber, Ingenieur.»

Das Stadt-Kasino in Basel.

Das Stadt-Kasino in Basel besteht im wesentlichen aus drei Teilen, die allmählich entstanden sind und gewissermassen ein Bild der gesellschaftlichen und musikalischen Bedürfnisse der verschiedenen Perioden geben.

Von einer Aktiengesellschaft, die im Jahre 1824 zusammentrat, gegründet, wurde der älteste Teil des heutigen Gebäudes nach den Plänen des Architekten *Melchior Berri* erbaut. Ein im ersten Stocke gelegener Fest- und Konzertsaal genügte den damaligen Ansprüchen, erwies sich jedoch bereits in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts als zu eng. Doch erst in den siebziger Jahren vermochte die Stadt-Kasino-Gesellschaft der Idee der Erstellung eines bedeutend grösser angelegten Musiksaales näher zu treten. Nach langen Verhandlungen konnte die Baute in Angriff genommen und am 2. Dezember 1876 die festliche Einweihung des Saales vorgenommen werden.

Freilich waren die Mittel nicht so reichlich geflossen als wünschenswert gewesen wäre. Der Architekt *J. J. Stehlin-Burckhardt* musste bei der Bemessung der Anzahl der Nebenräume, sowie bei der Ausschmückung des Gebäudeinnern äusserste Sparsamkeit walten lassen, um die Hauptsache, den grossen Saal zur Ausführung bringen zu können.

In der Tat zeigten sich bald gewisse Mängel; auch die Anbauten erwiesen sich als zu klein, sodass bereits im Jahre 1894, zu gleicher Zeit mit der Einrichtung des elektrischen Lichtes, für das Parterre des Saales ein Garderoberraum angebaut werden musste. Bei dieser Gelegenheit trat der Staat ein Gelände am Steinenberg an die Stadt-Kasino-Gesellschaft ab, auf dem dann in den Jahren 1904 und 1905 endlich ein weiterer Anbau erstellt wurde. Abgesehen von den gewünschten Nebenräumen zum Musiksaal, wie Stimmzimmer, Künstlerzimmer, Bibliothek, Garderoben usw. enthält derselbe im ersten Obergeschoss einen weitem kleinen Saal. Die stets zunehmende Frequenz in der Benutzung der zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten hatte der Gesellschaft den Gedanken nahe gelegt, eine Einrichtung zu treffen, die erlauben würde, die rein musikalischen Anlässe tunlichst aus dem alten Kasinosaal auszuschneiden, um letztern mehr zu Zwecken der Wirtschaft benutzen zu können. Diesem Gedanken verdankt der neue Konzertsaal seine Entstehung.

Alle Anbauten wurden stets so entworfen, dass die ersten Stockwerke derselben (beim Musiksaal die Galerie) auf gleichem Niveau liegen und unter sich verbunden werden können. Dadurch wurde es ermöglicht, bei ganz grossen festlichen Anlässen alle Räume in Zusammenhang zu bringen und das ganze 87 m lange Gebäude von einer Schmalfassade bis zur andern gleichzeitig zu benutzen. Zu gleicher Zeit endlich mit dieser dritten Bauperiode wurde auch im Musiksaal die noch fehlende Ausschmückung nach den Intentionen des Erbauers nachgeholt und die schon längst gewünschte Orgel eingebaut. Die Erstellung der Garderobe im Erdgeschoss, des Anbaues mit dem neuen Saal und die Neudekoration des Musiksaales besorgte Architekt *F. Stehlin-von Bavier* in Basel.

Die Dimensionen der Säle, die durchwegs eine ausgezeichnete Akustik aufweisen, sind folgende:

Alter Kasino-Saal 20 m lang, 11 m breit, 8 m hoch, im ganzen 540 Sitzplätze mit Galerie und Foyer;

Musiksaal 36 m lang, 21 m breit, 15 m hoch; im ganzen 1390 Sitzplätze (mit Foyer 1450);

Neuer Konzertsaal 19,55 m lang, 13,80 m breit, 7,8 m hoch, im ganzen 550 Sitzplätze mit Galerie.

So ist die Gestaltung des Stadt-Kasino recht eigentlich aus den stets fortschreitenden Bedürfnissen hervorgegangen; von diesem Gesichtspunkte aus gibt dieselbe lehrreiche Antworten auf Fragen, die bei Neuanlage ähnlicher Institute gestellt werden müssen.

Miscellanea.

Eidgenössisches Polytechnikum. Diplomerteilung. Der schweizerische Schulrat, hat in Würdigung der Ergebnisse der bestandenen Prüfungen, nachstehenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden des eidgenössischen Polytechnikums, Diplome erteilt. Und zwar:

Das Diplom als «Architekt» an: Pierre Blum, von Colmar, Elsass; Arminio Cristofari, von Rom, Italien; Karl Gabriel, von Basel; Karl Hirzel, von Wetzikon, Zürich; Karl Hover, von Zürich; Max Nadenbousch, von Neuenburg; Ernst Odier, von Genf; Paul Schoeck, von Basel; Max Steffen, von Bern; Jules Vaucher, von Fleurier, Neuenburg.

Das Diplom als «Forstwirt» an: Jules Darbellay, von Martigny, Wallis; Friedrich Graf, von Rebstein, St. Gallen; Hermann Knuchel, von Tscheppach, Solothurn; Daniel Marcuard, von Bern; Julien Morel, von Vevey, Waadt.

Das Diplom als «Fachlehrer» (mathemat. Richtung) an: Ernst Meissner, von Zofingen, Aargau (mit Auszeichnung); Arnold Rothenberger, von St. Gallen; Otto Schwab, von Gals, Bern.

Das Diplom als «Fachlehrer» (naturwissenschaftl. Richtung) an: Walter Bally, von Aarau; Paul Du Pasquier, von Neuenburg; Emil Giger, von Stein, St. Gallen; Emil Hauenstein, von Tegerfelden, Aargau; Albert Küng, von Kaltenbach, Thurgau; Erwin Lauber, von Strassburg, Elsass.

Die XVII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Mannheim 1906 wird, nachdem die XXXV. Abgeordnetenversammlung in den Tagen vom 31. August bis 2. September stattgefunden hat, vom 2. bis 7. September abgehalten werden. Die von uns aus dem vorläufigen Programm mitgeteilten Einzelheiten der Traktanden¹⁾ sind nach dem nunmehr erschienenen endgültigen Programm insofern richtig zu stellen, als an der ersten Sitzung Montag den 3. September statt Professor Schmalz aus Charlottenburg, Geh. Oberbaurat Professor Hofmann aus Darmstadt über: «Die Wiederherstellung des Domes zu Worms», und am zweiten Sitzungstage ausser den Herren Professoren Baumeister und Hocheder über: «Grundzüge des Städtebaues im Anschluss an die Leitsätze des Verbandes von 1874» auch Professor Widmer aus Karlsruhe über: «Die Grundlagen des neuen Stils» sprechen werden. Der Beitrag für die Beteiligung beträgt für eine Herrenkarte einschliesslich des Bezugs des Werkes: «Mannheim und seine Bauten» 25 M., für eine Damenkarte 10 M. Anmeldungen sind an Herrn Baurat Eisenlohr, den Vorsitzenden des Ortsausschusses, in Mannheim L 2, Nr. 9 erbeten.

Schmalpurbahn von Stalden nach Saas-Fee. Die projektierte, von der Station Stalden der Visp-Zermatterbahn im Wallis abzweigende, meterspurige Bahn zerfällt, nach der bundesrätlichen Botschaft in zwei Sektionen. Deren erste umfasst die Strecke Stalden-Saas-Grund und soll als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn nach den Normalen der Visp-Zermattbahn mit Dampf betrieben werden. Der zweite Teil von Saas-Grund nach Saas-Fee ist als elektrisch zu betreibende Seilbahn geplant. Die erste Sektion überwindet in 13,9 km Länge einen Höhenunterschied von 753 m. Davon sind 9325 m Adhäsionsbahn mit 60 ‰ grösster Steigung und 4575 m Zahnradbahn, deren Steigung bis zu 120 ‰ geht. Bei Km. 4,2 der ersten Sektion liegt die Haltestelle Eisten. Die Station Saas-Grund liegt 1555 m ü. M. Von hier aus ersteigt die Seilbahn mit 750 m horizontaler Länge einen Höhenunterschied von weitem 225 m. Ihre Maximalsteigung beträgt 45 ‰. Der summarische Kostenanschlag für die ganze Anlage, einschliesslich des Rollmaterials und sämtlicher Einrichtungen, sieht eine Ausgabe vor von rund 2 900 000 Fr.

Der elektrische Betrieb im Simplontunnel ist mit dem 1. August auch für die Schnellzüge eingeführt worden. Es werden somit täglich 15 Züge rein elektrisch durch den Tunnel befördert. Nur die zwei periodischen Luxuszüge und ein Schnellzug Brig-Iselle werden noch mit Dampf-lokomotiven geführt, dieser letztere des Maschinenwechsels auf der Strecke Iselle-Domo wegen. Im Fernern ist bei einem Schnellzug Iselle-Brig Doppeltraktion (Dampf- und elektrische Lokomotive) eingerichtet. Der gesamte Betrieb wird mit zwei elektrischen Lokomotiven bewältigt; drei weitere elektrische Lokomotiven bilden die Reserve. Laut dem festgestellten

¹⁾ Bd. XLVII, S. 247.

Lokomotivturnus werden alle Schnellzüge mit Ausnahme von einem durch die Brown Boveri-Lokomotiven geführt.

Lötschbergbahn. Im Berner Grossratssaale tagte Freitag den 27. Juli die konstituierende Generalversammlung der Berner Alpenbahngesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon). Sie genehmigte die vorgelegten Statuten und bestellte den auf 27 Mitglieder erhöhten Verwaltungsrat. Am Nachmittag hielt der Verwaltungsrat eine erste Sitzung; zum Präsidenten wählte er Nationalrat *Hirter*, zum ersten Vizepräsidenten Regierungsrat *Kunz*, zum zweiten Vizepräsidenten Bankier *Loste*. Das sieben Mitglieder zählende Direktionskomitee wurde wie folgt bestellt: Nationalrat *Hirter* Präsident, Regierungsrat *Kunz* Vizepräsident, Nationalrat *Bühler*, Ingenieur *Golliez*, Regierungsrat *Könitzer*, Bankier *Loste* und Direktor *Petit* aus Paris. Diesem Komitee wurde die Ermächtigung zur Ausführung der weiteren Vorarbeiten und Massnahmen zur Verwirklichung des Unternehmens erteilt.

Der Umbau des Bahnhofes in Salzburg. Beim Umbau des Salzburger Bahnhofes, der seit dem Jahre 1902 im Werke ist, wird nunmehr, nachdem der neue Rangierbahnhof fertig gestellt und die Unter- und Oberbauarbeiten in dem in Ausgestaltung begriffenen Bahnhofe schon weit vorgeschritten sind, die Ausführung der Hochbauten in Angriff genommen werden. Der Abschluss dieser Arbeiten ist für das Jahr 1908 vorgesehen.

Bundesgesetz über Mass und Gewicht. *Berichtigung.* In dem Abdruck des Bundesgesetzentwurfs in unserer letzten Nummer hat sich ein Druckfehler eingeschlichen. Die daselbst auf Seite 48, Spalte rechts, 21. Zeile von unten mit 9,8607 angegebene Beschleunigung der Schwerkraft muss, wie unsere Leser schon selbst bemerkt haben werden, mit **9,8067** richtig gestellt werden.

Bau der tschechischen technischen Hochschule in Brünn. Mit dem Baue eines Teiles der neuen Gebäude für die tschechische technische Hochschule in Brünn soll noch in diesem Jahre begonnen werden. Es werden drei Pavillons und ein Maschinenhaus mit einem Aufwande von rund 2 500 000 Fr. zur Ausführung gelangen.

Schweizerische Bundesbahnen. An Stelle der aus dem Verwaltungsrat der Schweizer Bundesbahnen ausgetretenen Herren A. Battaglini und R. Stünzi-Sprüngli wurden gewählt vom Bundesrat Herr *Eckenstein-Schröter*, Kaufmann in Basel, und vom Kanton Tessin Herr Staatsrat *G. Donini* in Bellinzona.

Die Rigistrasse in Luzern. Die Ausführung der im Stadtplan vorgesehenen Rigistrasse und ihrer Verbindungen mit der Gesegnetmattstrasse und Adligenswilerstrasse ist für die nächste Zeit in Aussicht genommen. Die Baukosten sind auf 294 000 Fr. berechnet.

Zur Erweiterung des Schulhauses auf Musegg in Luzern, das in den Jahren 1876/1878 erstellt wurde, den heutigen Ansprüchen aber nicht mehr genügt, legt der Stadtrat von Luzern ein Projekt vor, dessen Kosten auf 180 000 Fr. veranschlagt sind.

Die Generalversammlung des Schweizerischen Zieglervereins findet in diesem Jahre am Freitag und Samstag den 10. und 11. August in Langenthal statt.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

An die Mitglieder der
Gesellschaft ehemaliger Polytechniker
und des

Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins!

Wir bringen hiermit zu Ihrer Kenntnis, dass es Herr Gotthardbahndirektor *H. Dieller* freundlichst übernommen hat, im Namen unserer beiden Vereine, aus Anlass der Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, die am 19. August d. J. in Solothurn stattfindet, in einer Ansprache das Andenken unseres heimgegangenen Kollegen, des Herrn Ingenieur

A. Waldner

zu ehren, und laden die Mitglieder unserer Vereine, namentlich die nähern Freunde des Verstorbenen ein, diesem Akte beizuwohnen.

Derselbe wird in Solothurn (Saalbau) am Sonntag den 19. August 10 1/4 Uhr, zur Eröffnung der Generalversammlung der G. e. P. stattfinden.

Die Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins, die der G. e. P. nicht angehören, werden zugleich freundlich eingeladen, der Generalversammlung derselben, sowie den sich daran knüpfenden festlichen Anlässen zu den gleichen Bedingungen wie die Mitglieder der G. e. P. beizuwohnen.

Bern und Zürich, den 3. August 1906.

O. Sand, Präsident
der Gesellschaft chem. Polytechniker.

G. L. Naville, Präsident

des Schweiz. Ing.- u. Arch.-Vereins.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Generalversammlung

am 19. und 20. August 1906 in Solothurn.

Infolge des freundlichen Entgegenkommens der Tit. Betriebsdirektion der Jungfraubahn sind wir in der angenehmen Lage, unsern Mitgliedern mitzuteilen, dass im Anschluss an unsere am 19. und 20. August in Solothurn stattfindende Generalversammlung diejenigen an derselben teilnehmenden Mitglieder unserer Gesellschaft, welche auf der Rückreise die Jungfraubahn besuchen wollen, bei Vorweisung der Mitgliedkarte an den Kassen der Jungfrau-Bahn als *Einselreisende* eine Ermässigung von 50 % auf der gewöhnlichen Taxe erhalten. Diese Begünstigung gilt nur im Anschluss an die Generalversammlung in Solothurn und zwar bis und mit dem 23. August. Legitimationskarten werden auf Wunsch bei Bezug von Festkarte und Festzeichen in Solothurn selbst vom Sekretariat der G. e. P. abgegeben.

Der Sekretär: *F. Mousson*.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein erfahrener und durchaus selbständiger Ingenieur von sicherem Auftreten für Hausentwässerungen, Installationen von Gas-, Wasser- und sanitären Anlagen, Kanalisationen, Gemeindewasserleitungen usw. Kenntnis des Französischen erwünscht.

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
6. August	Bureau d. Hochbauinspektors	Liestal (Baselland)	Verputz- und Malerarbeiten an der Kirche in Eptingen, die Erstellung einer Stützmauer bei der Kirche in Ormalingen und einer Einfriedigung längs der Kantonsstrasse an der Pfarrmatte in Langenbruck.
6. »	Bruppacher, Gemeindepräsident.	Küsnacht (Zürich)	Grabarbeiten, sowie Lieferung und Legen einer Wasserleitung von etwa 1300 m.
10. »	P. Wallimann, Ratsherr	Alpnach-Dorf (Obw.)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Alpnach.
10. »	K. Arnold, Ingenieur	Zürich, Auf d. Mauer 11	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen für den Erweiterungsbau der Glashütte Bülach.
10. »	Eduard Brauchli	Weinfelden (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten für eine neue Kaserneanlage in Engishofen (Erlen).
10. »	A. Schenker, Architekt	Aarau	Glaser-, Schreiner-, Maler- und Schlosserarbeiten zum Schulhausneubau Däniken.
10. »	Kanalisationenbureau	St. Gall., Burggraben 2	Erstellung eines Kanals im inneren Sonnenweg, Baulänge rund 100 m.
11. »	Kantonales Hochbauamt	Zürich, untere Zäune 2	Ausführung von Malerarbeiten im Strickhof.
11. »	Adolf Gaudy, Architekt	Rorschach (St. Gallen)	Rohbauarbeiten für das evangelische Schulhaus in Gossau.
11. »	Aug. Hardegger, Architekt	St. Gallen	Maurer-, Erd-, Steinmetz- und Zimmerarbeiten zur St. Annakirche in Schindellegi.
12. »	Herr Akeret	Weinfelden (Thurgau)	Erstellung eines Dachstuhls über der Direktorwohnung im Kantonsspital Münsterlingen.
13. »	Strasseninspektorat	Liestal (Baselland)	Erstellung von Strassendohlen in Liestal, in Benken und in Biel (Baselland).
13. »	Karl Indermühle	Bern, Kramgasse 10	Erstellung einer Friedhofkapelle in Sumiswald.
15. »	Kantonsbaumeister	Luzern, Regierungsgebäude	Legen des Steinbettes (etwa 430 m ²), Erstellen von ungefähr 1850 m ³ Fundamentbeton mit Zementverputz sowie Liefern von T-Balken (etwa 12 000 kg), von alten Eisenbahnschienen (etwa 400 m) und Compound-Stäben als Betoneinlage (etwa 2500 m) zum Neubau der Kantonalbank in Luzern.
17. »	Oberingenieur d. S. B. B., Kr. I	Lausanne, Razude	Erd- und Maurerarbeiten für die 8 kg lange Doppelspur zwischen Daillens und Arnex.
18. »	A. Hardegger, Architekt	St. Gallen	Erd-, Maurer- und Steinmetzarbeiten für einen Kirchenbau in Goldau.
20. »	Oberingenieur d. S. B. B., Kr. II	Basel, Leinenstrasse 2	Eiserner Ueberbau für die Frobenstrassenpassarelle im Personenbahnhofe (etwa 102 t).
20. »	Bureau des Oberingenieurs d. Generaldir. d. S. B. B.	Bern	Kanalisations-, Zimmer-, Schreiner- und Glaserarbeiten zum neuen Dienstgebäude im Bahnhofe Bern.