

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im November 1881  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9495>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.05.2025

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

Vergleicht man die Façaden des Projectes mit denjenigen der bis jetzt in Bern erstellten Schulgebäude und der im Programm angesetzten Preise, so darf ein gerechter Zweifel obwalten, ob solche Façaden in diesen Preisen begriffen, also programmgemäss seien.

Diese factischen Uebertretungen des Programmes zeigen, dass diese Anlage wenig geeignet ist, den Anforderungen desselben gerecht zu werden.

Schöne Spielplätze sind gewonnen; derjenige der Primarschule ist jedoch nicht einmal im Project getheilt. Ich bedaure aber sehr die Kinder, welche bei schlechtem Wetter ihre Erholungsräume in 36 m, 40 m langen und noch längeren Gängen, mit einem einzigen Lichte am Ende derselben, zu suchen haben; von den Treppenhausfenstern ist wenig Licht zu erlangen für die Gänge.

Als das Vorzüglichste des Entwurfes ist jedenfalls die Anlage der Abtritte und Pissoirs in einer Hauptecke des Gebäudes angesehen worden.

Die Aula ist für beide Schulanstalten günstig gelegen, aber ein grosser ästhetischer Gedanke wird in deren Placirung nicht entdeckt werden können. Die Aula ist bis jetzt immer als idealer Centralpunkt eines Schulgebäudes betrachtet und deren äussere Erscheinung in der Façade als solche ausgebildet worden. Die höheren Schulanstalten der Schweiz zeigen, welchen Werth der Aula durch ihre Lage zum ganzen Bau beigelegt werden soll und Prof. Semper hat mit dem Mittelbau des Polytechnikums in Zürich das schönste Beispiel gegeben.

Das Project 11 mit seiner sonderbaren Treppenanlage und den oben in einen zusammengezogenen Lichthöfen hätte schon aus hygienischen Gründen nicht prämiert werden sollen, ebensowenig als die dunkeln Gänge von Nr. 21.

Wenn für Schulgebäude Lösungen möglich sind, wo Gänge, Vestibule und Treppen directes Licht erhalten, so sollen solch' kleine Lichthöfe verworfen werden.

Die Aula liegt in gar nicht günstiger Verbindung mit den Treppen.

Der Entwurf Nr. 14 wäre unbedingt besser für den gegebenen Bauplatz, wenn der Flügel längs der Speichergasse an der Waisenhausstrasse angelegt wäre.

Ein Schulgebäude von 83 m Länge, mit acht Lehrzimmern per Etage, Parterre und drei Etagen hoch, an einer bloss 15 m breiten, wenig schönen Strasse, steht gewiss nicht am rechten Orte, wenn derselbe Bauplatz drei Seiten bietet, die sozusagen ganz frei liegen.

In diesem Projecte liegt doch die Aula am richtigen Orte und ist in directer Verbindung mit einer geräumigen Treppenanlage, was deren Werth bedeutend erhöht über diejenige der drei anderen prämierten Arbeiten.

Der Verfasser von Nr. 31 hat sich streng an das Programm gehalten bis auf wenige unwichtige Punkte und hat dadurch bewiesen, dass es eingehalten werden konnte.

Die Aula ist hier am schönsten zum Ausdruck gekommen; es fehlt aber die schöne directe Verbindung mit der Haupttreppe und dem Hauptentrée. Es soll der Hauptsaal eines Schul-, überhaupt eines öffentlichen Gebäudes von der Haupttreppe aus nicht gesucht werden müssen in mehr oder weniger langen Gängen, und umgekehrt soll beim Verlassen eines solchen Saales die Treppe klar vor Augen liegen.

Diese *Gesamtanlage* ist in ästhetischer und hygienischer Beziehung und in Bezug auf den gegebenen Bauplatz und das Programm nicht nur vielleicht, sondern unstreitig die beste unter den prämierten. In ihr, mit Hauptentrée und Treppenanlage liegt die Grundidee für definitive Gestaltung dieser Schulgebäude.

Ich stelle mir noch die Frage, ob es nicht practischer wäre, die Lehrzimmer der Primarschule nach Westen zu legen und dadurch dem Lärm vom Hof und Turnhalle zu entrücken.

In Anbetracht der in diesem Quartier stehenden öffentlichen Bildungsanstalten ist nämlich zu wünschen, dass die Besetzung der Blindenanstalt demgemäss überbaut werde, und dass dadurch auf dem Areal des Schulgebäudes Lehrzimmerfenster auch näher als 10 m von der Grenze dürfen angebracht werden.

Auch in Bezug auf Beleuchtung wären die Lehrzimmer ebenso günstig gelegen, als gegen den Hof.

## Aus dem Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im November 1881.

### Grosser Gotthardtunnel.

| Stand der Arbeiten | Göschenen |                      |           | Airolo    |                      |           | Total     |
|--------------------|-----------|----------------------|-----------|-----------|----------------------|-----------|-----------|
|                    | Ende Oct. | Fort-schritt i. Nov. | Ende Nov. | Ende Oct. | Fort-schritt i. Nov. | Ende Nov. | Ende Nov. |
|                    | l. Meter  | i. Nov.              | l. Meter  | l. Meter  | i. Nov.              | l. Meter  | l. Meter  |
| Richtstollen . .   | 7744,7    | m                    | 7744,7    | 7167,7    | m                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Seitl. Erweiterung | 7744,7    | —                    | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Sohlenschlitz . .  | 7744,7    | —                    | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Strosse . . . .    | 7744,7    | —                    | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Vollaussbruch . .  | 7744,7    | —                    | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Deckengewölbe .    | 7595,7    | 149,0                | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Oestl. Widerlager  | 7730,0    | 14,7                 | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Westl. „           | 7726,4    | 18,3                 | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Sohlengewölbe .    | 79,0      | —                    | 79,0      | —         | —                    | —         | 79,0      |
| Tunnelcanal . .    | 7744,7    | —                    | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |
| Fertiger Tunnel .  | 7581,7    | 163,0                | 7744,7    | 7167,7    | —                    | 7167,7    | 14 912,4  |

### Miscellanea.

**Professur für Architectur an der Academie von Lausanne.** — An Stelle des demissionirenden Herrn Architect Bourrit von Genf wurde Herr Architect Benjamin Recordon in Lausanne zum ausserordentlichen Professor für Baukunst an der dortigen Academie gewählt.

**Eine electriche Eisenbahn vom Bahnhof Eisenach nach der Wartburg** ist projectirt.

**Eisenbahnstatistik.** — Soeben ist der achte Band der schweizerischen Eisenbahnstatistik herausgekommen. Indem wir uns vorbehalten, später auf das darin enthaltene schätzbare Material einzutreten, theilen wir mit, dass auch von Seite des deutschen Reichseisenbahnammtes an der Aufstellung einer neuen, durchaus einheitlich angeordneten Statistik gearbeitet wird. Die Herstellung einer wirklich zuverlässigen und brauchbaren Statistik für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands ist mit Rücksicht auf die in der Schwebe befindliche Frage einer internationalen Eisenbahnstatistik von grosser Bedeutung.

**Arlbergbahn.** — Im nächsten Frühjahr wird in Folge der bevorstehenden Vergebung der Arbeiten auf den Strecken Landeck-St. Anton und Langen-Bludenz die Arlbergbahn in allen Theilen im Bau sein. Auf der Strecke Innsbruck-Landeck sollen die Hochbauten demnächst vergeben werden.

**Telephon.** — Die Wiener Telephonleitung wird nach der „Deutschen Zeitung“ etwa zwei Fuss unter der Erdoberfläche gelegt. Zuerst wird der erforderliche Graben ausgehoben und dann in demselben eine Rinne aus Lärchenholz von geringer Breite und Tiefe, und oben offen, gelegt. In diese Rinne kommen die Rohre zu liegen, welche die Leitungen oder Kabel enthalten. In jedem einzelnen Rohr stecken vierzehn Kabel, deren jedes aus vier sehr schwachen Kupferdrähten, in ähnlicher Weise wie ein Telegraphenkabel, besteht. Die aussen mit einem besonderen Fettanstrich versehenen Rohre, deren gegenwärtig z. B. in der Weihburggasse, auf dem Franziskanerplatz u. s. w. zur Staatsdruckerei vier gelegt werden, bestehen aus so weichem Blei, dass sie auf einigen „Kabeltrommeln“ aufgerollt werden können. Jede solche Trommel fasst 600 m Rohr, welche ein Gewicht von 8 Metercentner oder 16 Zollcentner repräsentiren. Die Trommeln werden auf „Kabelkarren“, welche sehr stark aus Eisen construiert sind und auf ganz kleinen Rädern laufen, weitergefahren, das Rohr läuft entsprechend ab und wird von einem in der Grube mitgehenden Arbeiter mit freier Hand so regelmässig in die Holzrinne gebettet. Die Karren haben eine sehr sinnreiche Einrichtung zum Emporheben und Mitnehmen der belasteten und Ablegen der leeren Trommeln. Liegen die Rohre, so werden sie mit einer pulverisirten Mischung von Holztheer, Sand und Cement überschüttet, welche zwischen die Rohre eindringt und das Lärchenholz der Rinne imprägnirt, so dass das Ganze nach kurzer Zeit eine einzige steinharte Masse bildet. Darauf kommt noch eine Lage reinen Cements, gleichsam als äussere wasserdichte Kruste. Ist dies Alles fertig, so wird das Erdreich wieder zugeschüttet. Die Imprägnirung des Holzes nach dieser Methode, sowie die Construction der Kabelwagen sind Erfindungen des Ingenieurs Kittel in Wien.