

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 15/16 (1890)
Heft: 5

Artikel: Neu-Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16374>

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>

Am 19. Juni 1871 trat abermals ein Hochwasser ein und brach an der Habern, bei Buchs, Montlingen etc. ein, so dass das ganze Thal von Sevelen bis nach Monstein neuerdings einem See gleich sah. Die Katastrophe rief insofern eine grössere Bestürzung als die von 1868 hervor, als nun die Verbauung weiter vorgerückt war und man die Wuhre bei Sevelen, Buchs etc. hoch und stark genug glaubte, während anno 1868 dort die Correction noch im Rückstande sich befand. Hierauf ordnete der Bundesrath eine Expertise an mit dem Auftrag zu untersuchen, welches die Ursachen der Katastrophe seien und wie man solche in Zukunft verhindern könne. Der sehr einlässliche, ausführliche und gründliche Bericht schlägt namentlich in Anbetracht, dass auf der Flussstrecke von Tardisbrück bis Oberriet stellenweise schon insubmersible bzw. Hochwuhre ausgeführt waren, vor, es möge diese Partie ganz nach diesem System, die Strecke von Oberriet bis Monstein jedoch nach dem Zweiliniensystem verbaut werden. Bezüglich der Hochwuhre in der ersten und der Binnendämme in der zweiten Section ist gesagt, dass sie in Geraden 2' und in concaven Curven 3' (60 bis 90 cm) über die *auszumittelnden* allerhöchsten Wasserstände erstellt werden müssen.

Hiernach war es Hauptaufgabe der mit der Rheincorrection betrauten Ingenieure, ausfindig zu machen, wie hoch solche Wasserstände an den verschiedenen Flussstrecken über die Niederwasser emporzusteigen vermögen.

Einen Beitrag hiezu liefert mein anno 1881 abgefasster „Bericht über die Consequenzen eines 1868er Hochwassers im st. gallischen Rheinthale“, dessen Resultate mit den seither gemachten Erfahrungen und Beobachtungen, mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten derartiger Deductionen, auffallend übereinstimmen. Danach reicht aber ein aussergewöhnliches Hochwasser, wie sie anno 1817, 1834, 1868 und 1888 eintreten, nicht nur 3,30 m bis 3,60 m, wie s. Z. angenommen wurde, sondern 5 bis 6 m über das Niederwasser. Da der Cubus der Bauten nicht im einfachen, sondern eher im quatratischen Verhältnisse mit deren Höhe wächst, so ist selbstverständlich, dass der ursprüngliche Kostenvoranschlag von 8½ Millionen Franken nicht ausreicht, zumal der Brugg-Fussacher Durchstich, unter dessen Auspizien das Correctionswerk begonnen wurde, bisher nicht zur Ausführung gelangte und daher die davon erwartete Vertiefung des Rheinbettes unmöglicherweise eintreten konnte. In Anbetracht dieses Umstandes sind sodann zwei Nachtragsvorlagen von 2½ bzw. 4, zusammen also 6½ Millionen Fr. aufgestellt worden, so dass sich die Gesamtkosten nun auf etwa 15 Millionen Fr. stellen werden. (Schluss folgt.)

Neu-Zürich.

III. (Schluss.)

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

In der unserer letzten Nummer beigelegten Doppel-tafel ist die Entwicklung des See-Quais nach den Ernst'schen Entwürfen dargestellt. Als Grundlage diente dazu ein vor bald zehn Jahren unter Leitung von Arch. C. C. Ulrich, Zürichs jetzigem Bauherrn, von Arch. Martin ausgeführtes Zukunftsbild der Stadt. War man damals von gewisser Seite noch sehr geneigt, das Bild als die Ausgeburt eines phantastischen Traumes zu qualificiren, so zeigt sich heute, wie rasch innert dieser kurzen Frist die Wirklichkeit dem kühnen Fluge der Phantasie nachgeeilt ist. Und wenn wir heute die baldige Durchführung der vorgeschlagenen Entwürfe bezweifeln, so wird nach abermals zehn Jahren die Wirklichkeit zeigen, dass vieles davon, vielleicht aber in ganz anderer Weise, zur Ausführung gelangt ist.

Wir bedauern, dass das Bild, namentlich was die eingezeichneten Projecte und Neubauten anbetrifft, nicht schärfer ausgefallen ist. Im Allgemeinen giebt es aber immerhin eine übersichtliche Darstellung der baulichen Entwicklung von Zürich seit der Anlage des See-Quais, und wir hoffen, dass dasselbe namentlich unsern auswärtigen Lesern, die unser neues Zürich schon lange nicht mehr gesehen haben, nicht unwillkommen gewesen sei.

Nach dieser Abschweifung kehren wir wieder zu den Ernst'schen Entwürfen zurück, deren letzter, das Theater, noch zu besprechen ist.

Das Theater gehört nicht gerade in den engeren Kreis der Ernst'schen Entwürfe, aber es lag dem Verfasser derselben daran zu zeigen, dass auch mit der Durchführung seiner Projecte die Theaterfrage in zweckdienlicher Weise gelöst werden könne.

Wer hätte es gedacht, dass der Bau eines neuen Theaters, der noch vor wenigen Wochen allerdings als wünschbar, aber nicht als dringend betrachtet wurde, nun so rasch zur Entscheidung gelangen sollte.

Laut den in unserer letzten Nummer mitgetheilten Beschlüssen der Theatervorsteherschaft soll der Neubau so schnell als möglich gefördert werden und es ist die Hoffnung nicht ausgeschlossen, dass mit Beginn der nach nächsten Wintersaison das neue Haus bereits bezogen werden kann. Vorausgesetzt nämlich, dass es gelingt, die nöthigen Geldmittel hierfür zu gewinnen und in den nächsten Wochen die Platzfrage zu lösen. Immerhin muss gesagt werden, dass der Termin von 1¾ Jahren für die Lösung der Platzfrage, die Aufbringung der nöthigen Geldmittel, die Gewinnung eines geeigneten Entwurfes und die Ausführung desselben ein ausserordentlich beschränkter ist und dass wir bezweifeln müssen, ob in so kurzer Frist etwas Gedeihliches, Zürich zur Zierde und der Einwohnerschaft zur Freude Gereichendes geschaffen werden kann.

Wird das Wichtigste, die Platzfrage, rasch erledigt, so wäre es schon möglich bis Anfangs Mai zur Ausführung geeignete Entwürfe auf dem Wege einer beschränkten oder öffentlichen Preisbewerbung zu erhalten. Inzwischen könnte auch die Financirung so weit gefördert werden, dass die Mittel zum Beginn des Baues vorhanden wären.

Aus der grossen Zahl der in Vorschlag gebrachten Plätze wollen wir hier nur erwähnen: den von Arch. Ernst in Aussicht genommenen Platz im Krautgarten, den Platz vor der Tonhalle, der aber durch Herrn Ernst anderweitig verwendet werden will, einen Platz beim alten Kartoffelmarkt an der Rämistrasse, ferner einen Platz neben der Turnhalle der Cantonsschule.

Dieser letztere Platz würde sich in vorzüglicher Weise eignen und wenn der Staat denselben in entgegenkommender Weise gegen den jetzigen austauschen oder was noch richtiger wäre ihn gratis abtreten wollte, so wäre die Platzfrage gelöst. Uns scheint, der Staat sollte einer so wichtigen Bildungsanstalt wie das Theater, an dessen Zustandekommen nicht nur die Stadt, sondern auch der grösste Theil des Cantons interessirt ist, seine Unterstützung nicht versagen und durch Schenkung des Bauplatzes könnte er dies thun, ohne dass die Finanzen darunter zu leiden hätten.

Wie schon früher mitgetheilt, hat Herr Ernst den Architekten Hermann Stadler in Mailand mit der Ausführung eines Entwurfes auf dem Krautgartenareal bzw. auf der Liegenschaft von alt Stadtrath Landolt beauftragt. Dieser Entwurf war schon vor dem Theaterbrand vollendet, und da derselbe zeigt, wie etwa für Zürich die Baufrage gelöst werden könnte, so geben wir auf beifolgender Tafel eine Darstellung des Stadler'schen Projectes, das schon der Vollständigkeit halber in diese Besprechung hinein gehört.

Diejenigen Leser, welche das Frankfurter Opernhaus kennen, oder denen die Veröffentlichung der Lucae'schen Pläne in Bd. XIV No. 1 der „Eisenbahn“ noch erinnerlich ist, werden eine gewisse Aehnlichkeit des Stadler'schen Entwurfes, sowohl in seiner äusseren Gestaltung als namentlich in der Grundriss-Anlage mit jenem schönen Theaterbau nicht verkennen. Immerhin ist derselbe von einer blossen Copie weit entfernt.

Lassen wir nun die Beschreibung des Entwurfes folgen:

Die zu Wagen ankommenden Besucher des Theaters, welche meist schon mit Billeten versehen sind, betreten das Gebäude durch die Eingänge an der Hauptfaçade, wo sich eine Unterfahrt befindet, während die Fussgänger zumeist die seitlichen Eingänge benutzen werden. Auf beiden Seiten des geräumigen Vestibuls befinden sich Wart-

zimmer für Bediente und abholende Personen. Unter dem Podest der schönen, monumental angelegten Haupttreppe liegt die grosse Garderobe. Andere, kleinere Garderoben sind auf jedem Stockwerk vorgesehen. Links und rechts von der Haupttreppe sind die Cassa-Localitäten, die auch von den beiden grossen seitlichen Vestibuls zugänglich sind, untergebracht. Durch die Haupttreppe gelangt man zunächst zum Parterre, hernach in einer weiteren Rampe zum ersten Stock, auf dem sich das Foyer befindet. Die seitlichen grossen $2\frac{1}{2}$ m breiten Wendeltreppen führen direct zu den oberen Gallerien, so dass eventuell für diese Plätze das Foyer abgeschlossen und unzugänglich gemacht werden kann. Die kleineren seitlichen Treppen dienen dem Logenpublicum und der Administration, während die Künstler, das Chor- und Statistenpersonal eigene Eingänge und Treppen auf der Hinterseite des Baues haben. Auf jedem Stockwerk sind Closets in genügender Zahl vorgesehen, was aus beifolgendem Grundriss des Erdgeschosses nicht ersichtlich ist. Während sich auf der rechten Seite von Saal und Bühne Requisitenräume und Magazine befinden, sind linksseitig geräumige Restaurationslocale mit Büffet und Billardzimmer angeordnet.

Der Saal enthält die für Zürich mehr als genügende Zahl von 1400 Sitzplätzen, die sich auf die verschiedenen Geschosse ungefähr wie folgt vertheilen: Parterre 500 Plätze, I. Stock 100 Plätze, II. Stock 300 Plätze, Gallerie 500 Plätze, zusammen etwa 1400 Plätze. Im Parterre sind die Zugänge zu den Plätzen seitlich angeordnet, damit die besten, der Bühne direct gegenüberliegenden Plätze in der Mitte nicht verloren gehen; dadurch wird ferner noch eine bessere Vertheilung des Publicums beim Betreten und Verlassen des Saales erzielt. Die erste Gallerie enthält ausschliesslich Logen, die darüberliegenden haben offene Sitzplätze, welche sich in der Mitte, der Bühne gegenüber, bis an die Rückwand hinziehen. Auf der obersten Gallerie sind die Zugänge ebenfalls seitlich angeordnet wie im Parterre.

Entsprechend den hiesigen Verhältnissen hat die Bühne eine ziemlich geringe Prosceniums-Oeffnung, dagegen eine gehörige Tiefe. Die grossen seitlichen Räume links und rechts gestatten eine bequeme Vorbereitung der Versatzstücke, so dass Decorationsänderungen rasch vor sich gehen können. Gegen das Orchester hin erweitert sich die Bühne bogenförmig in den Saal hinein. Vermittelst hydraulischer Vorrichtungen kann jedes Feld der Bühne beliebig gehoben oder versenkt werden, was für die Darstellung von Ungleichheiten im Terrain etc. sehr vortheilhaft ist. Auch die Coulissen, Vorhänge etc. sollen von einem seitlich der Bühne befindlichen Punkt aus hydraulisch gehoben und herunter gelassen werden können, wodurch eine Reihe feuersgefährlicher Vorrichtungen in Wegfall kämen und wobei Schnüre und Seile zum grössten Theil durch Drahtseile ersetzt würden. Die Tiefe der Bühne wird noch vermehrt durch eine Hinterbühne, über der sich ein Malersaal befindet; dieselbe kann für Chor- und Balletproben auch selbständig benützt werden. — Das Orchester liegt etwas vertieft und hat einen geeignet construirten Resonanzboden.

Im Untergeschoss befinden sich Schreiner-, Schlosser- und Reparaturwerkstätten, sowie die Maschinen und Apparate für die electriche Beleuchtung, die Centralheizung und Ventilation nebst den Magazinen für Holz, Kohle und Reservestücke.

Was die Feuersicherheit des Theaters anbelangt, so hat sich der Verfasser des Projectes alle jene Vorsichtsmassregeln zu Nutzen gemacht, die aus den jüngsten grossen Theaterbränden gemachten Erfahrungen hervorgegangen sind. Für die Heizung wird Dampf und für die Beleuchtung electriche Licht vorgeschlagen. In constructiver Hinsicht empfiehlt der Verfasser von der Cement-Eisen-Construction nach Moniers Patent eine möglichst ausgiebige Verwendung zu machen. Dieselbe besteht aus einer Verbindung von Drahtgeflechten mit einer Mörtelmasse aus Cement. Nicht nur der Feuersicherheit wegen, sondern auch in constructiver Beziehung empfiehlt sich dieses System für die Her-

stellung von Decken, Ballustraden, Logenzwischenwänden etc., welche mit geringen Dimensionen äusserst leicht und solid ausgeführt werden können.

Das projectirte Theater hat eine Grundfläche von 3000 m^2 und der Verfasser nimmt an, dass der Quadratmeter der bebauten Oberfläche zu 500 Fr. gerechnet werden könne, was die Baukosten auf 1500000 Fr. stellen würde, wobei indess nicht ausgeschlossen ist, dass bei einer Reduction der sehr geräumig angelegten Vorräume vor dem Zuschauerhaus die Grundfläche auf etwa 2500 m^2 eingeschränkt und die Gesamtbausumme auf 1250000 Fr. ermässigt werden könnte.

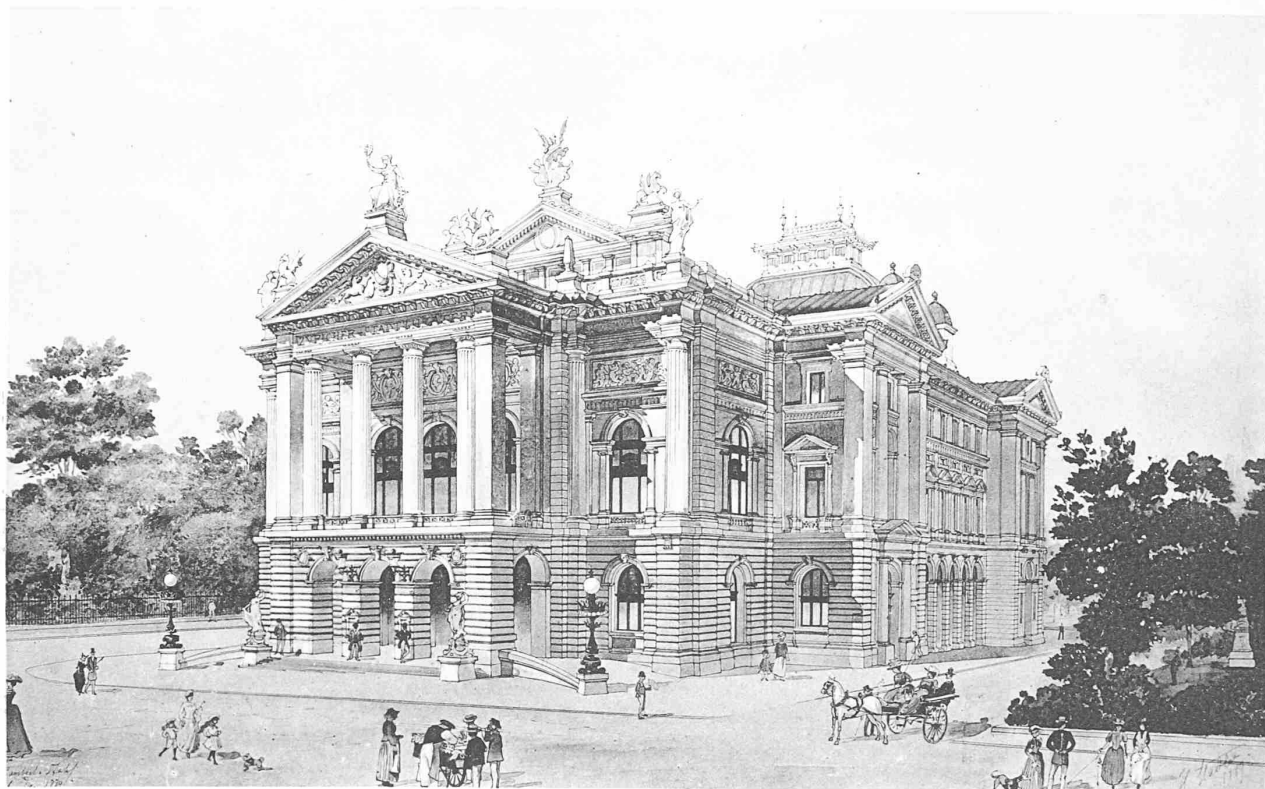
Jura-Simplon-Bahn.

Die Fusion der westschweizerischen und Simplon-Bahn mit der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Bern-Luzern-Bahn, wie sie durch die Volksabstimmung im Canton Bern vom 8. December, die Beschlüsse des Nationalrathes vom 17., des Ständerathes vom 19. December, der Generalversammlung der Actionäre vom 27. December gutgeheissen und vom Bundesrath am 28. December letzten Jahres sanctionirt worden ist, bildet einen der wichtigsten Vorgänge im schweizerischen Eisenbahnwesen. Schon der Umstand, dass die in eine Hand vereinigten Linien den dritten Theil des gesammten schweizerischen Eisenbahnnetzes darstellen, dass ihr Gebiet die ganze westliche Schweiz umfasst und bis in die Mitte des Landes eindringt, giebt dieser Vereinigung eine hohe Bedeutung, welche durch die weiteren Ziele, die sich die neue Gesellschaft durch den Bau des Simplons setzt, noch wesentlich gesteigert wird.

Die Vortheile, welche sich hieraus für die fusionirten Bahnen sowohl als auch für den Verkehr im Allgemeinen ergeben, hat die bezügliche Botschaft des Bundesrathes in sehr einlässlicher Weise erörtert. Dieselben können wie folgt kurz zusammengefasst werden:

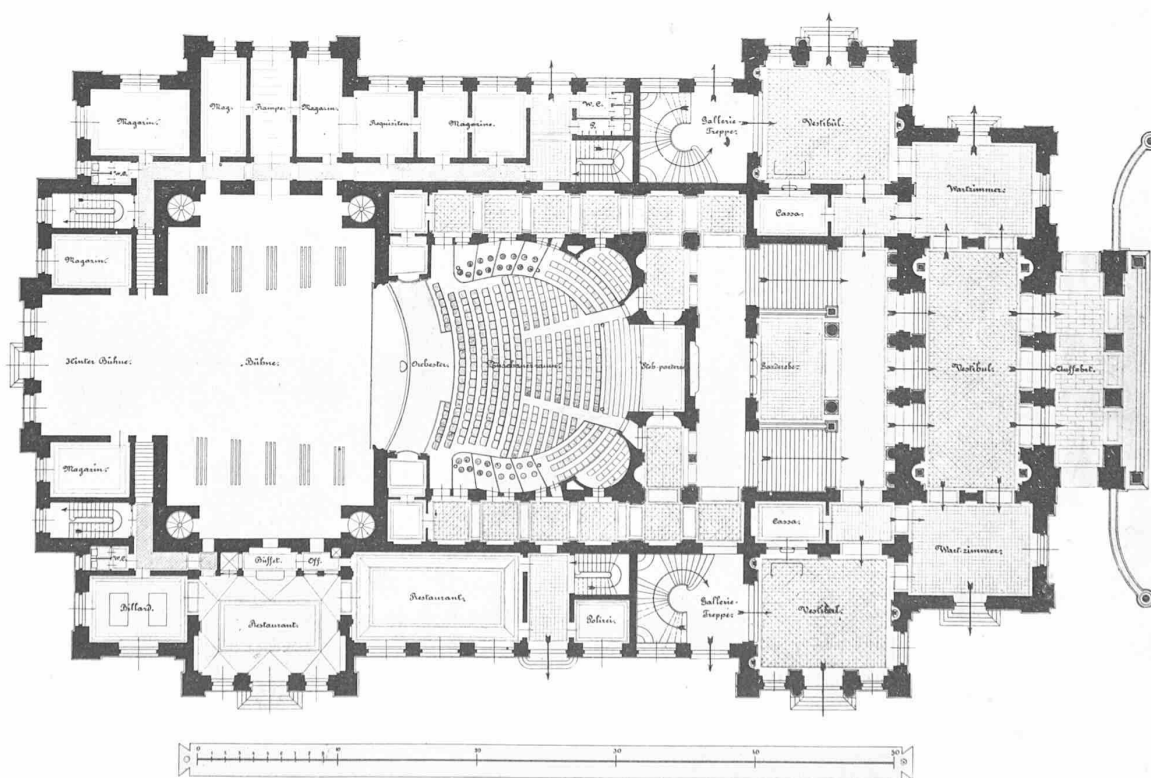
Wenn auch die allgemeine Betriebsverwaltung der neuen Gesellschaft nicht vollständig centralisirt ist, so werden sich trotzdem durch die theilweise Centralisation namhafte Ersparnisse erzielen lassen. Die einheitliche Verwaltung, welche über die sämmtlichen Uebergangspunkte für den schweizerisch-französischen Verkehr verfügt, wird sowohl in der Tarifpolitik, als bei der Behandlung internationaler Zugverbindungen den fremden Verwaltungen mit bewussten Zielen und mehr Erfolg entgegentreten, als dies die getrennten Administrationen bis jetzt zu thun vermochten. Auch werden künftig im Verkehr mit Frankreich die schwierigen Fragen über Antheilsberechtigung der einzelnen Strecken wegfallen. — Wenn früher die getrennten Gesellschaften den auf ihr Netz übergehenden Verkehr so lange als möglich auf ihren Schienen zu halten bestrebt waren, so werden nun, da die Interessen zusammenfallen, diese Transporte auf der kürzesten Route befördert werden, wodurch Ersparnisse in den Traktionskosten zu erzielen sind. Der Fahrplan wird revidirt und sowohl für den Verkehr als auch für die Einnahmen günstiger gestaltet werden.

Auch in technischer Beziehung wird die Einheit im Betriebe, namentlich was den Unterhalt, die Erneuerung und Ausnutzung der Bahnanlagen, speciell des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen anbelangt, vortheilhaft wirken. Dies wird sich zunächst bei der Dimensionirung, Beschaffung und Controle des Schienenmaterials, der Schwellen, und Befestigungsmittel, ferner bei den mechanischen Einrichtungen, den Signalen etc. zeigen. Dabei wird es möglich sein, günstigere Preise und bessere Qualitäten zu erzielen und die Reserven zu beschränken. Hauptsächlich aber in Hinsicht auf das Rollmaterial werden sich gewisse Vortheile zeigen. Die grosse Zahl verschiedener Locomotivtypen wird nach und nach verschwinden, indem bei Neuanschaffungen auf gleiche Typen, die auch gleiche Reservestücke erfordern, Bedacht genommen werden kann. Die vorhandenen Motoren werden besser ausgeschieden und auf die einzelnen Dienste für Schnell-, Personen- und Güterzüge vertheilt werden



Neues Theater in Zürich.

Entwurf von Architekt HERMANN STADLER in Mailand.



1 : 500.

Grundriss vom Erdgeschoss.