Die Bauten für das eidgenössische Sängerfest 1880

Autor(en): **Geiser, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-8572

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Abonnements-Einladung. — Die Bauten für das eidgenössische Sängerfest 1880, von Stadtbaumeister A. Geiser, Präsident des Bau-Comites für das eidgenössische Sängerfest. Mit einer Tafel. — Locomotivstärke, Studie von R. Abt. (Schluss.) Mit einer Zeichnung. — Eiserne Stosswehr der Compagnie des Chemins de fer du Midi, von Emil Stötzer, Ingenieur in Salzburg. Mit einer Zeichnung. — Bericht über die Arbeiten der Gotthardbahn im Mai 1880. — Miscellanea: Gotthardbahn; Schweizerische Nordostbahn; Schweizerische Centralbahn; Simplonbahn; Jura-Bern-Luzern-Bahn; Basler Postbaute; Festigkeitsmaschine; Mr. Henry Bessemer. — Druckfehler-Berichtigung. — Vereinsnachrichten. — Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen im Mai und Januar bis Mai 1880.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit heute beginnenden XIII. Band der „Eisenbahn" kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämmtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei ***Orell Füssli & Co. in Zürich*** zum Preise von Fr. 10 für die Schweiz und Fr. 12.50 für das Ausland abonnirt werden. Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architectenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf Fr. 8 bezw. Fr. 9 ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Herausgeber der „Eisenbahn":
A. Waldner, Ingenieur
Claridenstrasse, Zürich.

Die Bauten für das eidgenössische Sängerfest 1880.

Von Stadtbaumeister *A. Geiser*, Präsident des Bau-Comites für das eidgenössische Sängerfest.

(Mit einer Tafel.)

Das letzte eidgenössische Sängerfest fand im Juli des Jahres 1875 in Basel statt. Dasselbe war in allen Theilen so gelungen, und hatte überdies derartige Dimensionen angenommen, dass man unwillkürlich zu der Frage gedrängt wurde, wer wohl unter den schweiz. Sängervereinen sich zur Uebernahme des nächsten eidgen. Sängerfestes bereit erklären werde. Und in der That zeigte sich, dass nicht so leicht ein neuer Vorort für den eidgen. Sängerverein gefunden werden konnte. Seit 1858, also seit 20 Jahren hatte Zürich kein eidgen. Sängerfest mehr in seinen Mauern; kein Wunder also, wenn man in erster Linie diesen Ort zur Uebernahme des Festes in's Auge fasste. Dazu trat noch der Umstand, dass die beiden grossen Kunstgesangvereine „Männerchor" und „Harmonie" in Basel mit dem ersten Preise gekrönt wurden. Diese Verhältnisse berücksichtigend liess das schweiz. Centralcomite keinen Anlass vorbeigehen, um den beiden Vereinen nahe zu legen, das Fest zu übernehmen, da eine solche Zumuthung mit Rücksicht auf die schlechte Geschäftslage zur Zeit keiner andern schweizer. Stadt gemacht werden könne.

Nicht ohne Widerstreben machten sich die beiden Vereine an die Vorstudien zur Abklärung der Frage namentlich nach der baulichen und financiellen Richtung hin. Erst nach reiflicher allseitiger Erwägung der einschlagenden Verhältnisse und insbesonders der zu gewärtigenden Unterstützung Seitens der städtischen Bevölkerung konnten die beiden Vereinsvorstände ihren Vereinen die Uebernahme des Festes pro 1880 proponiren. Dank dem Opfer- und Kunstsinn aller Betheiligten hat sich auch keine einzige Stimme ernstlich gegen Uebernahme des Festes ausgesprochen, und so konnte dann rüstig an die eigentliche Arbeit geschritten werden. An die Uebernahme des Festes wurde die Bedingung geknüpft, in einigen wesentlichen Punkten vom bisherigen Usus der Veranlagung dieses Festes abweichen zu dürfen, was zugestanden wurde.

Neben einer ganz veränderten Classificirung der zu prämiirenden Wettgesänge war es namentlich die Bewirthung der Sänger, welche auf neuer Grundlage zur Ausführung gelangen sollte. Nicht eine sogenannte Festhütte, in welcher die, früher für sämmtliche Sänger obligatorischen Festessen abgehalten wurden, sollte erbaut werden, sondern eine speciell zu Concertzwecken eingerichtete Halle, welche erheblich mehr Zuhörer als eine Speisehütte mit Betischung fasst, strebte man an.

Die Bewirthung der Gäste wurde als erst in zweiter Linie stehend betrachtet, und man glaubte sich dieser Aufgabe unter Benutzung der Gasthöfe und der Restaurants der Stadt, besonders aber der Tonhalle leicht entledigen zu können. In der Folge zeigte sich dann aber bald, dass diese Art der Lösung der Wirthschaftsfrage nicht so leicht sei, und so entschloss sich dann das Organisationscomite doch noch dazu, eine besondere Speisehütte zu erstellen und die Concerthalle für die Abende ebenfalls zu Wirthschaftszwecken (kalte Küche) einzurichten.

Zu dieser letztgenannten Massregel wurde das Organisationscomite trotz der Umständlichkeit und bedeutenden Kosten, die damit verbunden sind, gezwungen, um namentlich bei zweifelhafter oder gar schlechter Witterung den Festtheilnehmern während der Abendunterhaltungen genügend Unterkunft verschaffen zu können.

Auf der nun adoptirten Grundlage ist man im Stande, in den verschiedenen räumlich von einander getrennten, aber doch im Rahmen eines einheitlichen Festplatzes sich befindenden vier verschiedenen Wirthschaftslocalitäten zwischen 6—7000 Personen bewirthen zu können, ganz abgesehen von den offenen Plätzen wie Hafendamm, Anlage etc., die bei gutem Wetter noch die Aufnahme einer bedeutenden Zahl von Festbesuchern gestatten.

Was nun die einzelnen Bauten und die vom Organisationscomite adoptirte Disposition des ganzen Festplatzes anbetrifft, so ist hierüber kurz Folgendes erwähnenswerth.

Die Concerthalle bildet den südlichen Abschluss des ganzen, etwa 300 Meter in der Länge haltenden Festplatzes. Der Bau hat die Form einer dreischiffigen Basilika von 18 Meter Breite im Mittelschiff und je 9 Meter in den Seitenschiffen und eine Totallänge von 102 Meter bei einer Gevierthöhe im Mittelschiff von 15,5 Meter. Der Abschluss des auf der Seeseite liegenden Podiums wird rund, gegenüber dem früher üblichen geraden Abschlusse; man verspricht sich in akustischer Beziehung einige Vortheile aus dieser Anlage.

Dieser Raum mit einer nutzbaren Grundfläche von 3400 Quadratmeter und einer vis-à-vis dem Podium circa 12 Meter tiefen und auf die ganze Baubreite angelegten Gallerie soll circa 6000 Zuhörern und 3000 Sängern sammt dem Orchester Platz gewähren. Ausserhalb des Baues, die Giebelseite flankirend, werden in besonderen kleinen Pavillons die Kassa und das Bureau des Quartiercomites untergebracht.

Es mag hier Erwähnung finden, dass anfänglich für den Bau der Concerthalle eine Eisenconstruction angestrebt wurde. Zur Beschaffung der nöthigen Pläne und namentlich zur Eruirung der damit im Zusammenhang stehenden Kosten wurde eine Concurrenz ausgeschrieben, über deren Resultat wir unter Mittheilung der prämiirten Pläne in einer folgenden Nummer berichten werden.

Zwischen der Concerthalle und der Tonhalle, auf dem schönen mit Bäumen eingerahmten Wiesenplatze ist eine kleine Localität projectirt, welche nebst der offenen Wirthschaft auf dem Hafendamm als Bierwirthschaft des Festplatzes designirt ist. Die Tonhalle selbst erfährt keinerlei Veränderung, nur ist auf der Strassenseite eine besondere Küche erstellt worden, und das Ausgelände, also Pavillon und Terrasse, werden mit dem übrigen Festplatze in besseren Verkehrszusammenhang gebracht. Auf dem Salzhausplatz direct neben der Tonhalle, nur mit Belassung eines genügenden Zuganges zu beiden Localen ist eine Wirthschaftshütte angelegt, die für circa 2000 Personen Platz bieten wird.

Küche, Buffet etc. liegen hier auf der Nordseite, so dass der Bau gegen die Seeseite, resp. Aussichtslinie ganz offen gehalten werden kann. — Der Betrieb der Wirthschaft in diesem Locale, sowie in der Concerthalle ist vertraglich Hrn. Keller zum Engel in Baden übertragen, dem vom letzten Basler Schützenfeste her rühmlichst bekannten Festwirthe.

Im Salzhause endlich, also unmittelbar neben den oben beschriebenen Localitäten befindet sich das Weindepot für den

vom Comite zu liefernden Festwein, ferner die Räume für die Untersuchung der Lebensmittel etc.

Die obige Schilderung der Fest- oder Wirthschaftslocalitäten mag nun ein annäherndes Bild darüber verschaffen, welche Gestaltung einerseits der Festplatz annimmt und wie anderseits die Lösung der auf neuer Grundlage stehenden Bewirthung der Festbesucher gedacht ist.

Die Erfahrung wird zeigen, ob ein solches Arrangement ferner möglich ist, oder ob man zum frühern Usus einer einheitlichen Festhütte zurückzukehren sich gezwungen sehen wird.

Ueber die andern Festlocalitäten und Einrichtungen ist noch Folgendes hinzuzufügen:

Der eigentliche Festplatz ist mit dem Hafendamme durch eine sechs Meter breite Brücke in Verbindung gesetzt. Auf ersterem ist eine Riesenfontaine erstellt, deren in allen Variationen hoch aufsteigende Wasserstrahlen des Nachts vermittelst electrischem Lichte beleuchtet werden sollen. Auch für den übrigen Theil des Festplatzes ist electrische Beleuchtung in Aussicht genommen und werden an verschiedenen Punkten 12 Jablochkoff'sche Lampen in Function treten.

Was die Kosten aller dieser für das Fest benöthigten Bauten anbetrifft, so müssen wir uns z. Z. auf Mittheilung des vom Baucomite aufgestellten und vom Organisationscomite genehmigten Budgets beschränken. Dagegen ist jetzt schon mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass die betreffenden Ansätze in keiner Weise überschritten werden.

Dieselben sind wie folgt angesetzt:

A. *Concerthalle. Zimmerarbeiten* laut Accord mit Herren Baur & Nabholz (NB. das Material bleibt Eigenthum des Uebernehmers)		Fr. 32 500
Planie des Platzes		„ 1 500
Entfernung zweier Bootshäuser und Wiederaufstellen derselben nach beendigtem Feste		„ 1 500
Eindeckung der Halle mit Asphaltpappe		„ 2 500
Stuhlung für das Concert		„ 3 600
Gasleitung und Kandelaber		„ 3 000
Decoration der Halle		„ 6 000
Concurrenzpläne der Eisenconstruction, Bauleitung und Bureauauslagen		„ 4 000
Fensterverkleidung mit bemalter Leinwand		„ 1 000
Unvorhergesehenes		„ 2 400
		Fr. 58 000
B. *Bauten für Wirthschaftszwecke*		
Speisehütte auf dem Salzhausplatz	Fr. 11 000	
Küche zur Tonhalle	„ 2 000	
Aborte	„ 500	
Betischung der Concerthalle	„ 4 700	„ 18 200
C. *Diverse andere Bauten*		
Cassalocalitäten	Fr. 2 000	
Barrieren	„ 2 000	
Taglöhne aller Art	„ 1 000	„ 5 000
D. Decorationen des Festplatzes u. beim Bahnhofe		„ 8 800
	Total	Fr. 90 000

Bezüglich der Bestuhlung und Betischung der Concerthalle sei hier mitgetheilt, dass auf öffentliche Ausschreibung hin von der Firma Kronauer & Ludwig in Thalweil ein System erfunden wurde, nach welchem aus der Bestuhlung selbst in einfachster und zweckmässiger Weise die Betischung hergestellt werden kann.

Locomotivstärke.

Studie von R. Abt.

(Schluss.)

Was vorab die Ermittelung der Zugkraft und der Geschwindigkeit betrifft, welche in der Tabelle absichtlich als „zulässige" bezeichnet sind, so füge ich bei, dass ich hiezu grösstentheils vorhandene Normirungen einzelner Bahnen für Zugsgewicht und Geschwindigkeit auf bestimmten Strecken benutzte, theils directe Erkundigungen einzog, in ganz wenig Fällen auch bekannte Resultate von gleich gebauten Maschinen direct übertrug.

Zur Bestimmung der Zugkraft aus dem gegebenen Zuggewichte und der Bahn hätte strenge genommen die genaue Ermittelung sämmtlicher Widerstände gehört, entweder auf dem Wege der Rechnung oder noch besser durch directe Versuche. Dem Zwecke der heutigen Anregung unbeschadet, glaubte ich aber, mich dieser Genauigkeit begeben und angenähert setzen zu dürfen:

Den Steigungswiderstand = 1 *kg* pro Tonne und pro Mille.

Die Summe aller übrigen Widerstände = 8 *kg* pro Tonne Locomotiv- und Tendergewicht und = 4 *kg* pro Tonne Wagengewicht.

Geichwohl kann ich mich des Wunsches nicht enthalten, es möchten die Zeitverhältnisse und guter Wille es ermöglichen, dass für eine Reihe von schweizerischen Bahnstrecken an Hand der heutigen Hülfsmittel die Widerstände für unser Rollmaterial, wie auch die wirklichen Zugkräfte unsrer Locomotiven ermittelt werden könnten.

§ 119 des Entwurfes der „technischen Einheit für die schweiz. Eisenbahnen" bestimmt, dass:

auf Bahnen von über 20 *km* Länge vom Juni 1883 an jeder Personen- und gemischte Zug einen Apparat zur Controlirung der Maximalgeschwindigkeit führen soll. Darin liegt bereits ein kleiner Schritt, der zur weitern Ausbildung nicht nur den Gesellschaften, sondern auch dem Bunde zur Erreichung des angedeuteten Zieles empfohlen sein möge.

Es bedarf wohl kaum der Begründung, dass unter Zugkraft, wie Eingangs erwähnt, die totale Tangentialkraft am Umfange der Triebräder und nicht nur jene am Zughaken der Locomotive oder des Tenders verstanden werden kann.* Wenn nach unsern Geschäftsberichten das Locomotivgewicht auch scheinbar gratis befördert wird, so ermangeln anderseits die Tractionskosten nicht, solchen Irrthum aufzuklären und die Folgen klar zu legen, wenn eine Locomotive, wie z. B. am Rigi, 60—70 ‰ der Leistung zur eigenen Beförderung aufzehrt.

Namentlich möchte ich darauf hinweisen, dass es das Bestreben war, jene Leistungen in die Tabelle aufzunehmen, welche die Locomotiven auch unter ungünstigen Verhältnissen auf beliebig lange Strecken abzugeben im Stande sind, ohne dass es nöthig wird, mit abnormalen Cylinderfüllungen, mit zu hoher Dampfspannung oder nur ganz vorzüglichem Brennstoffe zu arbeiten und ohne das Feuer ausserordentlich intensiv zu unterhalten.

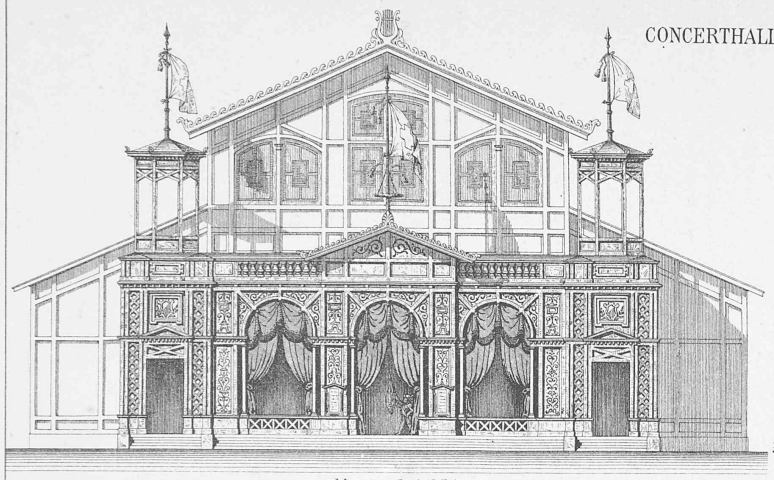
Zum Unterschiede von ähnlichen Zusammenstellungen, welche mit Vorliebe die *grössten* zulässigen Leistungen aufführen, sind die hier erzielten Resultate also nur „normale", wie sie sich hinsichtlich Reparaturen und Unterhalt der Locomotiven als die vortheilhaftesten herausstellen dürften, so dass auch abgesehen von der Reihe von Hülfsmitteln, welche einem guten Führer zu Gebote stehen, die Leistung seiner Maschine zu erhöhen, jede Locomotive im Stande ist, vorübergehend eine ansehnlich höhere Arbeit, als die verzeichnete, aufzuweisen.

Was weiter die Ermittelung des Adhäsionsgewichtes betrifft, so wurde grundsätzlich nur das *minimale* berücksichtigt, so dass sich also die reine Tenderlocomotive nicht günstiger gestellt sieht, als die Locomotive mit Schlepptender. — Als kleinstes Adhäsionsgewicht aber wurde jenes betrachtet, welches die ausgerüstete Maschine bei normal gefülltem Kessel, aber leeren Wasser- und Kohlenreservoirs besitzt. Zwar kann geltend gemacht werden, dass bei Tendermaschinen die Abnahme des nützlichen Locomotivgewichtes in Folge der Dampfproduction im practischen Betriebe von wenig störendem Einflusse sei, wogegen anderseits nicht bestritten werden kann, dass der Betriebsbeamte zur Sicherheit so wie so ein gewisses Quantum Adhäsion als Ueberschuss annimmt, und dass dieser Ueberschuss bei Tendermaschinen, um wirklich sicher zu gehen, um den vorauszusehenden Abgang grösser gewählt werden muss, als bei Maschinen mit Schlepptender und constantem Adhäsionsgewicht. Endlich möge man sich auch daran nicht stossen, dass die Geschwindigkeiten

*) Selbst diese Annahme enthält noch eine Ungenauigkeit, indem ein nicht unerheblicher Theil der erzeugten Kraft zur Bewegung der eigentlichen Dampfmaschine verwendet wird, somit nicht mehr als Zugkraft auftreten kann.

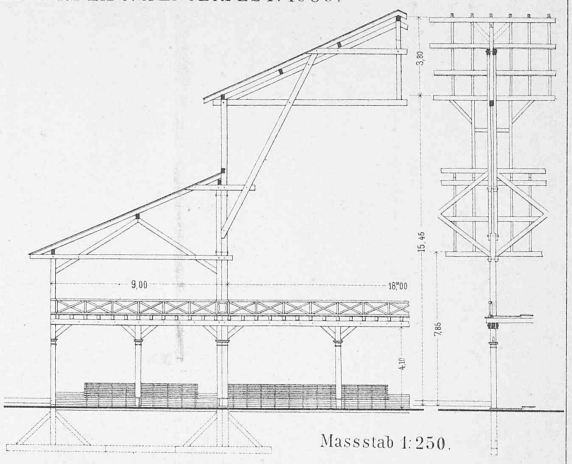
CONCERTHALLE für das EIDG. SÆNGERFEST. 1880.

FAÇADE.

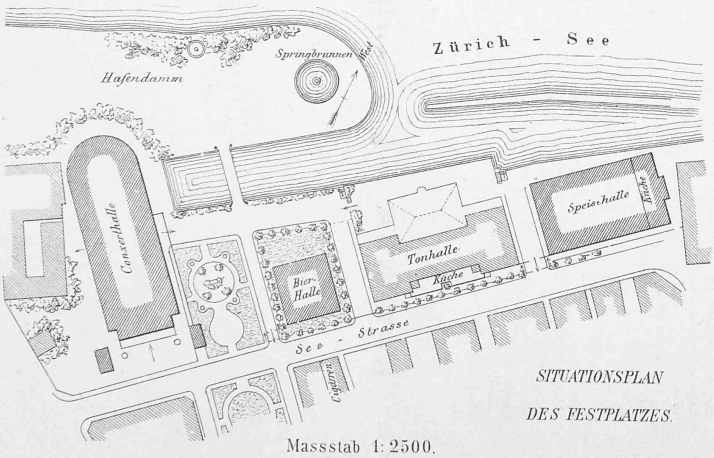


Massstab 1:250.

SCHNITT A-B.



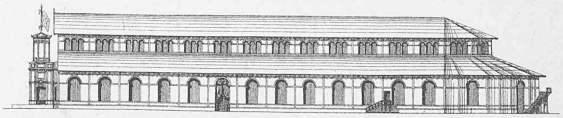
Massstab 1:250.



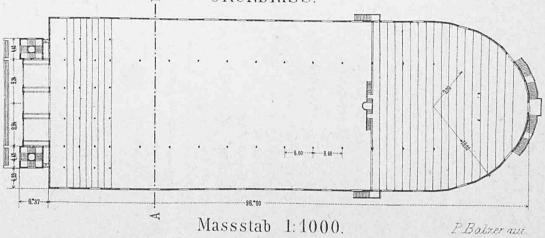
SITUATIONSPLAN DES FESTPLATZES.

Massstab 1:2500.

SEITENANSICHT.



GRUNDRISS.



Massstab 1:1000.

F. Balzer aut.

Aut Orell Füssli & Co.

Verlag Orell Füssli & Co.