

# Das neue Stadttheater in Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 16

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-86173>

## **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.

Die letzten statistischen Daten über diesen Punkt sind 1888 veröffentlicht worden. Sie nennen für dieses Jahr eine Gesamtfracht von 23 320 000 t,

wovon auf die Flüsse 9 976 000 t  
" " Canäle 13 344 000 t entfallen.

Daran participiren  
der internationale Verkehr mit Belgien mit 2 256 000 t,  
" " " " Deutschland „ 737 000 t.

In Tonnenkilometern ausgedrückt, weist das Jahr 1888 einen Transport von rund 3180 Millionen Tonnenkilometer auf; jede Ermässigung des Frachtpreises um 1<sup>o</sup>/<sub>100</sub> bringt bei diesem Verkehr dem Lande eine jährliche Ersparniss von 3 Millionen Franken; seit 10 Jahren beträgt diese Preisherabsetzung mindestens 5 Tausendstel, was einer jährlichen Ersparniss von 15—16 Millionen Franken gleichkommt. Noch einige Zahlen:

Die mittlere Fahrweite einer Tonne ist zu 136 km berechnet, die mittlere Tonnenfracht per km beträgt für die Staatsstrecken 519 000 t, für die Privatstrecken nur 37 000 t = 8<sup>o</sup>/<sub>100</sub> des Gesamtverkehrs. Seit 1879 bis 1888 ist der gesammte Verkehr um 57<sup>o</sup>/<sub>100</sub> gestiegen.

treter, Herrn Bauleiter *J. Roth*, in verdankenswerther Weise zur Verfügung gestellt worden sind.

Sowol das Zuschauerhaus als auch der Bühnenbau bestehen aus fünf Geschossen, nämlich: Untergeschoss, Erdgeschoss, Zwischengeschoss, erster und zweiter Stock, wozu noch beim Bühnenhaus der Dachboden kommt.

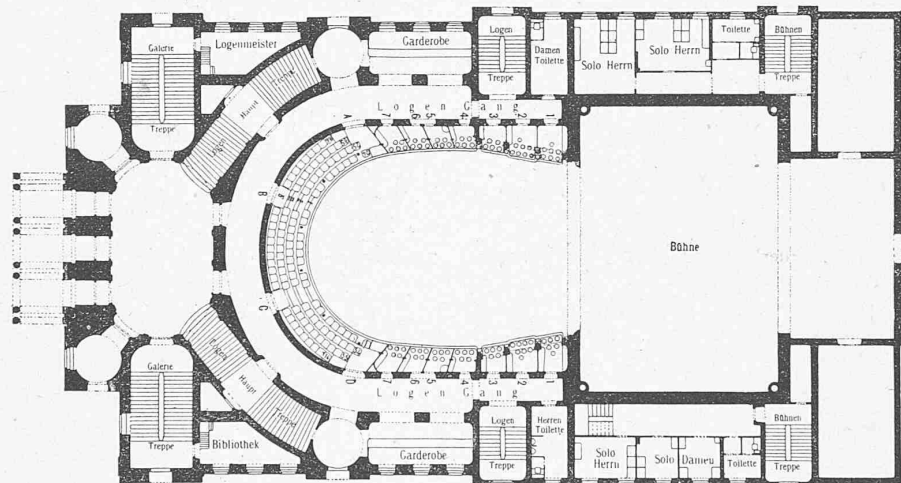
Im Zuschauerhaus, auf dessen Beschreibung wir zunächst eintreten, entsprechen dem Erdgeschoss: das Parterre oder Parkett, dem Zwischengeschoss: die Parterre- oder Parkettgalerie, dem ersten und zweiten Stock der I. und II. Rang.

Im Untergeschoss, dessen Grundriss später folgt, befinden sich die Calorifères, die Frischluftkammer, die Ventilationsanlage sammt Pulsator, Lagerräume für Kohlen etc. Hier sind auch alle Stellvorrichtungen der Luftmischklappen angebracht und die gesammte Warmluftheizung wird von hier aus regulirt. Auch ein Bierkeller mit Nischen, Neben-zimmer, Küche und Toilettenräumen ist unmittelbar unter dem Haupt-Vestibul (vide S. 96) eingerichtet.

Erdgeschoss (vide Grundriss auf S. 96 letzter Nummer). In das Haupt-Vestibul gelangt das zu Wagen ankommende Publikum von der Unterfahrt aus durch drei je 1,60 m breite

### Neues Stadttheater in Zürich.

Architekten: Fellner & Helmer in Wien.



Masstab 1:500



Grundriss vom Zwischengeschoss.

Die billigen Frachtsätze der französischen Wasserstrassen üben einen Druck auf die Frachtsätze der Bahnen aus und bedingen hiedurch für das Land eine weitere Ersparniss.

Aber nicht in diesen Ersparnissen liegt das Hauptgewicht des eminenten Nutzens dieser Wasserstrassen. Längs der Wasserstrassen findet der Landwirth Absatz für seine Erzeugnisse, es entstehen Erzgruben, Eisenhämmer, Hochöfen und Salzwerke; Steinbrüche finden lohnende Absatzquellen, kurz, der Canal schafft sich selbst die Industrien, denen er dienen soll. Diese Ansicht zu belegen, führen wir an, dass am Rhein-Marne-Canal 83<sup>o</sup>/<sub>100</sub> der auf ihm verfrachteten Erzeugnisse von Industrien herrühren, die sich erst nach seiner Eröffnung daselbst angesiedelt haben. In dieser Belebung der nationalen Thätigkeit, in der vermehrten Ausbeute der Schätze des Erdbodens ist für die jetzige und die nächstfolgenden Generationen Frankreichs der grosse Nutzen und Segen der Wasserstrassen zu erblicken.

### Das neue Stadttheater in Zürich.

(Mit einer Lichtdrucktafel.)

#### III.

Gehen wir nun zur Beschreibung des Baues über; wir folgen dabei den Angaben, die uns von der Firma *Fellner & Helmer*, beziehungsweise von deren hiesigem Ver-

Doppelthüren, während die zu Fuss ankommenden Theaterbesucher die links und rechts von der Durchfahrt liegenden Thüren benützen. In der Längsachse des Haupt-Vestibuls liegen die 2,10 m breiten Treppen für den II. Rang; dieselben sind auch direct von aussen zugänglich. Gegenüber vom Haupteingang ist die Casse, links und rechts davon führen zwei 1,60 m breite Thüren um den rund um den Zuschauerraum angelegten 2,50 m breiten Gang, von welchem man durch 12 je 1,25 m breite im Grundriss mit *A, B, C, D, E, F* bezeichnete Thüren in das Parkett und zu dem im Hintergrunde desselben befindlichen Parkett-Estrade mit zusammen 413 Sitzplätzen gelangt. In der Mitte und zu beiden Seiten des Ganges sind geräumige Garderoben, sowie auch Toilettenräume eingerichtet. Bei der Prosceniums-anlage befinden sich auf jeder Seite 1,50 m breite Treppen, welche den Verkehr mit den Logen vermitteln, auch diese haben directe Ausgänge; überdies befinden sich hier noch weitere unmittelbare Ausgänge ins Freie, so dass bei der Entleerung des Zuschauerraumes nicht weniger als 13 Ausgänge benutzt werden können. Neben den Eingängen zu den Gallerietreppen liegen die Räume für die Tages-Cassa.

Zu dem Zwischengeschoss (vide obenstehender Grundriss) führen die beiden Logen-Haupttreppen, sowie auch die bereits erwähnten Seitentreppe. Die Haupttreppen sind 3,00 m breit und haben durch die Wandverkleidungen aus Marmor einen besonders reichen Schmuck erhalten. Abmessungen

des Ganges und Anordnung der Garderoben sind denjenigen des Erdgeschosses analog. Die im Zwischengeschoss untergebrachte Parkettgalerie enthält 6 Prosceniumslogen mit 48, 8 Normallogen mit 46 und 4 Reihen Sitze mit 114, zusammen also 208 Plätze.

### Miscellanea.

Der **Electrotechnische Congress zu Frankfurt a/M.** hat in seiner fünften Abtheilung, derjenigen für Berathung von Grundsätzen einer electrischen Gesetzgebung, nach einem Vortrage von *Baumann-München* und eingebrachten Vorschlägen von *Uppenborn-Berlin* und *Sluzewski-Berlin* folgende Schlussnahme gefasst:

„Der internationale Electrotechniker-Congress zu Frankfurt a/M. im Jahre 1891 erklärt:

1. Oeffentliche Vorschriften, welche die Errichtung und den Betrieb electrischer Anlagen betreffen, haben den Grundsatz zu beachten, dass jede solche Anlage gegen den Einfluss anderer Anlagen geschützt sein soll. Einer grundsätzlichen Entscheidung zwischen Schwachstrom- und Starkstrom-Anlagen bedarf es hiebei nicht.

2. Die gegenseitige Beeinflussung electrischer Leitungen ist practisch und gänzlich zu vermeiden. Es muss deshalb als genügend erachtet werden, diese Einwirkungen so herabzumindern, dass sie den nutzbaren Betrieb nicht hindern.

3. Der heutige Stand der Electrotechnik ermöglicht es, electrische Anlagen so herzustellen, dass sie gegen störende Inductions-Einwirkungen genügend gesichert sind.

4. Die Benutzung der Erde als Rückleitung oder die Verbindung einer Leitung mit der Erde kann z. Z. von electrischen Anlagen nicht ganz entbehrt werden. Es darf also eine solche Benutzung der Erde nicht einzelnen Anlagen oder einzelnen Arten von Anlagen ausschliesslich zustehen.

5. Das Interesse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gegenüber electrischen Anlagen und Betrieben, sowie die Regelung ihrer technischen Beziehungen untereinander und zu andern öffentlichen Anlagen, ist von Behörden wahrzunehmen, welche an solchen Betrieben nicht theilhaft sind. Es erscheint erforderlich, dass derartige Behörden auch technische Sachverständige als Mitglieder angehören. Im Uebrigen erheischt jenes Interesse eine Ausnahme-Stellung für electrische Anlagen, und Betriebe nicht.“

**Localbahn Beaune-Arnay-le-Duc.** In der „Revue générale des chemins de fer“ veröffentlicht der Director und Oberingenieur der am 15. März d. J. eröffneten Localbahnlinie Beaune-Arnay-le-Duc eine Monographie dieser letztern, der wir im Nachstehenden Folgendes entnehmen: Diese im Departement Côte d'or gelegene Linie geht aus von der zwischen Dijon und Chalonsur Saône gelegenen Station Beaune der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 219,42 m über Meeresspiegel gelegen. Den 550,7 m hohen Lancypass erklimmt sie in einer ununterbrochenen Steigung von 15—40 ‰ und gelangt in vielen Windungen von kleinen Radien dann hinunter zur Stadt Bligny, wo sie die Hauptstrasse und den Stadthausplatz im Gefälle von 40 ‰ und in einer Curve von 40 m Radius durchquert. Von hier aus werden die Gefällsverhältnisse günstiger, ebenso das Tracé, und nachdem die Bahn die im Bau begriffene Mittelmeerbahnlinie Epinac-les-Laumes untersetzt hat, erreicht sie in Arnay-le-Duc in einer Meereshöhe von 358,18 m ihren Endpunkt.

Von der Gesamtstrecke von 41,297 km liegen 14,797 km auf Strassenterrain und 26,5 km auf eigenem Bahnkörper. Die Maximalsteigung ist 40 ‰, der kleinste Curvenradius 40 m. Im Ganzen liegen

an dieser Linie, die Endstationen mitgezählt, 14 Stationen und drei Haltestellen nur für den Personenverkehr. Letztere sind mit einem überdachten, als Wartezimmer dienenden Raume ausgerüstet, während die eigentlichen Zwischenstationen ausser diesem Wartezimmer auch mit einem Ausweichgleise versehen sind. Die Spurweite beträgt 1 m. Die aus der Werkstätte le Creusot stammenden Tender-Locomotiven haben ein Leergewicht von 20 t und ein Betriebsgewicht von 24,5 t. Das gesammte Rollmaterial besteht in drei Locomotiven, drei Wagen erster und neun Wagen zweiter Classe, drei Güterwagen, fünf gedeckten und vier offenen Lastwagen und vier Kippwagen. Die Baukosten beliefen sich per km auf 58 096<sup>08</sup>/100 Fr.

**Wagenleih-Gesellschaften.** Beim österreichischen Ministerium des Innern ist ein Concessionsgesuch einer sich den Namen „Erste Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt“ beilegenden Actiengesellschaft eingereicht worden, welche bezweckt: Kauf und Verkauf, Bau und Reparatur, leihweise Beschaffung und entgeltliche Verleihung von Eisenbahnbetriebsmitteln, alle Zweige des Speditionsgeschäftes, wobei die Transporte von Flüssigkeiten besonders hervorgehoben werden, Zollagentur, ferner den Bau und Betrieb von Local- und Schlepfbahnen und die finanzielle Betheiligung an solchen. Das Leihgeschäft mit sog. Specialwagen soll eine der hauptsächlichsten Betriebsbranchen dieser neuen, mit einem Actiencapital von 1 Million Gulden ins Leben gerufenen Gesellschaft bilden. Die Rendite, welche die drei in Oesterreich-Ungarn bereits bestehenden Wagenleih-Gesellschaften erzielen, kann allerdings ein Ansporn zur Gründung neuer derartiger Unternehmungen sein. In Procenten ausgedrückt warf der Betrieb der „Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft“ im Jahre 1889 8,125 ‰ und im Jahre 1890 9 ‰ Dividenden ab; die „Allgemeine Wagenleih-Gesellschaft in Pest“ sowie auch die „Internationale Wagenleih-Gesellschaft“ erzielten per 1889 7 ‰, pro 1890 7 1/2 ‰ Dividenden. Die Chancen des laufenden Jahres sind noch günstigere. Gegenströmung macht sich in sofern geltend, als die Generaldirection der Eisenbahnen die Bahngesellschaften hinsichtlich des Wagenparks dadurch zu entlasten sucht, dass sie die grösseren Verfrachter veranlasst, eigene Wagen anzuschaffen, so dass die Bahngesellschaften für viele ihrer Kunden nur noch die Traction, nicht mehr die Stellung des Rollmaterials besorgen. Die „Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, der diese Mittheilung entnommen, macht die Anregung, die Eisenbahngesellschaften sollen unter sich selbst einen Wagenleih-Verband ins Leben rufen, um den Gewinn sich selbst zu sichern.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

Gesucht in eine grosse Fabrik Norddeutschlands als zweiter Betriebsingenieur ein jüngerer *Maschineningenieur* mit etwas Praxis. Kenntniss der franz. Sprache erwünscht. (823)

Eine schweiz. Bahngesellschaft *sucht* einen jüngern *Maschineningenieur* mit etwas Praxis für Installation und Betrieb der Centralweichen. (824)

Gesucht ein tüchtiger *Geometer* (Concordatsgeometer). (825)

Gesucht nach Rumänien ein *Ingenieur* zur Controle von Vorarbeiten-Feldarbeiten für Eisenbahnbauten. Gründliche Kenntniss der franz. Sprache ist erforderlich. (826)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
20. October	Präsident Schellenberg	Höttingen, Ct. Zürich	Correction der untern Eidmattstrasse.
22. "	Präsident Wildhaber	Tscherlach St. Gallen	Herstellung einer etwa 330 m langen eisernen Röhrenleitung von 45 mm Durchmesser.
23. "	Schindler, Landesstatthalter	Mollis	Ausführung der Zimmermanns-, Spengler- und Glaserarbeiten am neuen Kesselhaus am Kantonsspital.
24. "	Cantonsrath D. Bühl	Wiedikon	Lieferung der Schulbänke für zwei Arbeitsschulzimmer nach Wiedikon.
24. "	Direction der öffentl. Arbeiten	Zürich	Lieferung der Dampfkessel, Wasch-, Trocknerei- und Kocheinrichtungen der Waschanstalt und Küche der Pflegeanstalt Rheinau.
24. "	Baudirection des Ct. Bern	Bern	Gefängnissbau bei der Strafanstalt in Thorberg.
30. "	Direction der eidg. Bauten	"	Erd-, Maurer- und Steinhauer-Arbeiten für das Postgebäude in Solothurn.
31. "	G. Zulauf, Marchaufseher	Langenthal	Lieferung von etwa 300 Stück Marchsteinen ohne Nummern, Länge 50 cm und oben 15 cm im Geviert.
Unbestimmt	Gottl. Schwaller	Luterbach	Erstellung von drei neuen Kachelöfen (Kunstöfen) nebst Feuerherden.



**Neues Stadttheater in Zürich.**

Seiten-Façade.

Architekten: *Fellner & Helmer* in Wien.