

Die grosse Halle im Verwaltungsgebäude des Schweizerischen Bankvereins in Zürich

Autor(en): **W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 21

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22800>

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.

Ueber den Bezug der elektrischen Energie sind die Studien nicht abgeschlossen. Dieselbe wird entweder bestehenden oder noch im Bau begriffenen Centralen entnommen werden, oder es wird die Gesellschaft eigene Centralen erstellen, für welche sie bereits mehrfache Studien unternommen und Projekte angefertigt hat.

Betreffend den Stand des Bahnunternehmens bezw. der auf der ersten Strecke bereits angefangenen Bauarbeiten sei daran erinnert, dass die Konzession für eine Bahn Montreux-Montbovon am 16. April 1898 einem sieben-gliedrigen Initiativkomitee in Montreux erteilt worden ist, worauf sich am 26. Juni 1899 die Gesellschaft Montreux-Montbovon als Unternehmerin der ersten Sektion der Transitlinie Montreux-Berner-Oberland konstituierte.

Im April 1900 wurde mit dem Bau der ersten Hälfte der Montreux-Montbovon-Bahn, mit der 11 km langen Strecke Montreux-Les Avants begonnen. Nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeiten kann dieselbe noch in diesem Jahre eröffnet werden. Dieser sektionsweise Bau und Betrieb ist namentlich für solche Steilbahnen wegen der Transporte des Baumaterials ökonomisch. Zudem können die bei Ausführung der ersten Teilstrecke gemachten Erfahrungen für Nachlieferungen vorteilhaft verwertet werden und schliesslich ersetzen die während der Bauzeit erzielten Einnahmen einen grossen Teil der Bauzinse.

Um die Linie Montreux-Zweisimmen möglichst rasch bauen zu können, hat die Unternehmung auf ihre Kosten schon im Sommer 1899 mit dem 2430 m langen Tunnel durch den Jaman gleichzeitig auf der Ost- und Westseite begonnen und es sind im ganzen etwa 1500 m vollendet; der Rest von 930 m dürfte, nachdem die harten Gesteinsschichten überwunden sind und mittels der seit einem Jahr thätigen elektrischen Schlagbohrmaschinen in einem weitem Jahre überwunden sein, worauf die Bahneröffnung nach Zweisimmen auf Herbst 1904 ermöglicht werden kann.

Am 22. Dezember 1899 wurde den Vertretern der Montreux-Montbovonbahn die Konzession für die Fortsetzung nach Zweisimmen erteilt, während drei andere Bewerber um die gleiche Linie abgewiesen wurden.

Nachdem nun unter der Leitung des Herrn E. Strub, bauleitender Ingenieur der Gesellschaft Montreux-Montbovon, die technischen Studien sorgfältig zu Ende geführt worden sind und Pläne samt Kostenvoranschlag für das Projekt bis Zweisimmen vorliegen, handelt es sich darum, die gesellschaftlichen und finanziellen Grundlagen für das ganze Unternehmen festzustellen und zugleich die Finanzmittel zu dessen Ausführung zu beschaffen, was in Anbetracht der von den beteiligten Kantonen bereits zugesagten Uebernahme von $\frac{2}{3}$ der Stammaktien nicht schwer sein sollte.

Die Gesamtanlagekosten der Strecke Montreux-Montbovon sind auf 5 400 000 Fr. (245 454 Fr. pro km), die der Strecke Montbovon-Zweisimmen mit 7 000 000 Fr. (183 871 Fr. pro km) veranschlagt, somit auf zusammen 12 400 000 Fr. mit einem kilometrischen Durchschnitt von 206 000 Fr.

Die grosse Halle im Verwaltungsgebäude des Schweizerischen Bankvereins in Zürich.

(Mit einer Tafel.)

II. (Schluss.)

Der Hauptschmuck der Halle: *Kisslings Statue der Helvetia*, ist aus einer engeren Konkurrenz hervorgegangen. Im Juni 1899 erhielt der Künstler den Auftrag, im August des nachfolgenden Jahres war das Gipsmodell vollendet; den Guss der Statue besorgte L. Gruet (Fonderie de bronzes d'art) in Paris; im Dezember 1900 wurde sie abgeliefert und im Januar dieses Jahres konnte sie aufgestellt werden. Kissling hat die Abmessungen des Standbildes derart gewählt, dass der Beschauer den Eindruck erhält, der hintere Raum der Halle sei, ähnlich wie die Cella eines antiken Tempels, eigens zur Aufnahme des Bildes geschaffen worden.

Er musste daher, um mit den Dimensionen der Halle in ein schönes, harmonisches Verhältnis zu treten, die Höhe der Statue entsprechend wählen. Diese beträgt mit Plinthe 3,70 m und mit dem 1,20 m hohen Postament 4,70 m.

Der Künstler hat die *Helvetia als Beschützerin des Handels* aufgefasst. Um dies anzudeuten, gab er ihr in die Rechte eine vergoldete Weltkugel, über der ein gleichfalls vergoldeter Merkur schwebt. Dieser ist durch und durch modern gedacht: ein mageres, nervöses Kerlchen, wie die meisten seiner Jünger in unseren Tagen. Da, wo der Fuss die Kugel berührt, sprühen Blitze hervor; wohl eine Andeutung darauf, dass unsere Erde zur Zeit im Zeichen der Elektrizität steht.

Auch die Hauptfigur, die *Helvetia*, ist weit entfernt von konventioneller Auffassung: eine schöne, kräftige Frau in schweizerischer Tracht. Fast etwas zu stark; aber unser Handel bedarf in gegenwärtigen, schwierigen Zeiten einer *starken Beschützerin*. In ruhiger Haltung steht sie da; mit der Linken rafft sie ihr Kleid auf, was der Figur Bewegung giebt. Der Rock weist auf Appenzeller-Tracht; das eigenartige Mieder und das mit feinen, leichtvergoldeten Stickereien bedeckte Brusttuch, sowie die Haften und Ketten erinnern an schweizerische Kostüme heutiger und vergangener Zeiten. Doch, was wollen wir weiter beschreiben: das unserer heutigen Nummer beigelegte Bild, dessen Standpunkt sorgfältig gewählt wurde, giebt besser als jede Beschreibung den Eindruck des Kunstwerkes wieder. W.

Beton-Eisen-Konstruktionen.

Eine sehr beachtenswerte Enquete über die Beton-Eisen-Konstruktionen hat der Vorsteher des Baudepartements von Basel-Stadt, Herr Regierungsrat H. Reese durchgeführt. Veranlasst durch den Hauseinsturz in der Aeschenvorstadt zu Basel vom 28. August d. J. (s. Nr. 9 S. 96 d. B.) hat er eine Reihe von Fragen an die Baupolizeibehörden schweizerischer und deutscher Städte gerichtet und sich dadurch in den Besitz eines reichhaltigen Materials über die genannte Bauweise gesetzt. In nachfolgendem wollen wir versuchen unsern Lesern einen gedrängten Ueberblick über die bezüglich Erhebungen vorzulegen. Das Fragenschema lautete wie folgt:

I. Werden in Ihrer Stadt Beton-Eisen-Konstruktionen

- nach dem System Hennebique,
- nach einem ähnlichen System ausgeführt?

Frage Ia) wurde *bejaht* von den Städten: Basel, St. Gallen, Genf, Lausanne, Zürich, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Freiburg i. B., Hamburg, Karlsruhe, Köln¹⁾, Leipzig, Magdeburg, Mainz, Mülhausen i. E., Nürnberg, Stuttgart und Strassburg i. E.; *verneint* von den Städten: Berlin, Bremen, Breslau, Dresden, Elberfeld, Hannover, Kassel, Mannheim und Wiesbaden.

Frage Ib) wurde *bejaht* von Basel (System Könen und Luipold), Bern, St. Gallen (S. Könen), Zürich, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Freiburg i. B. (S. Monier und Rabitz), Hamburg (S. Könen, Müller-Marx-Monier), Hannover (S. Monier, Könen, Müller-Marx), Leipzig, Mainz (S. Könen), Strassburg i. E. und Stuttgart; *verneint* von Berlin, Bremen, Breslau, Dresden, Elberfeld, Magdeburg und Wiesbaden.

II. Werden bezüglich der Ausführung solcher Konstruktionen von der Baupolizei

- besondere Vorschriften aufgestellt
- und die Arbeiten speciell überwacht?

Frage II a) wurde von den meisten Angefragten *verneint*. Einzelne Städte wie z. B. Stuttgart, Mainz, Karlsruhe, Hannover melden, dass jeweilen vor der Ausführung statische Berechnungen verlangt und geprüft werden; Frankfurt a. M. und Strassburg i. E. schreiben nach der Vollendung der Bauten eine Probelastung vor; Zürich verlangt die Verwendung guter und dauerhafter Materialien und nimmt bei zweifelhaften Konstruktionen eine Ueberprüfung der sta-

¹⁾ Nur für eine Decke.



Statue der Helvetia

im Treppen-Aufgang der grossen Halle des Bankverein-Gebäudes in Zürich.

Bildhauer: *Richard Kissling.*

Seite / page

228 (3)

leer / vide /
blank