

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 11

Artikel: Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich
Autor: Schenker, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-18653>

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: 15.03.2025

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

INHALT: Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich. I. — Schloss Wart bei Neftenbach (Kanton Zürich). II. (Schluss aus Nr. 9.) — Zur Abwehr. — Miscellanea: Umbau der St. Oswald-Kirche in Zug. Die Eröffnung der Eisenbahn von

Caracas nach Valencia in Venezuela. Schweiz, Nordostbahn. — Konkurrenzen: Postgebäude in Winterthur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Hierzu eine Tafel: Schloss Wart bei Neftenbach (Kanton Zürich).

Die Strassenbahnen, insbesondere die neu eröffnete elektrische Strassenbahn in Zürich.

Von Ingenieur *P. Schenker*.

I.

Vorgeschichte. Die erhebliche Entfernung (etwa 1,5 km) zwischen dem Bahnhof der schweiz. N. O. B. und der Dampfschiffstation am Zürichsee, lenkte schon im Jahre 1862 die Aufmerksamkeit der Behörden auf die Frage, wie jene beiden Verkehrsanstalten durch einen Schienenweg verbunden werden könnten. Im April 1863 erschien ein von den Herren Strasseninspektor Prof. Wild und Ingenieur Wetli über jene Frage im Auftrage der Kantonsregierung verfasstes Gutachten, in welchem sowohl der Personen- als der Güterverkehr in Betracht gezogen wurde.

Infolge eines Konzessionsgesuches für die Erstellung eines normalspurigen Verbindungsgleises zwischen dem Bahnhof und dem See, hatte sich auch die Stadt Zürich in den folgenden Jahren mit Strassenbahn-Projekten zu beschäftigen und Herr Stadtgenieur Bürkli machte in einem Berichte „Ueber Strassenbahnen und Eisenbahnen in Städten“ vom Jahre 1865 auf die Bedeutung und die Wohlthat der Strassenbahnen aufmerksam.

Zur Ausführung einer solchen konnte man aber nicht gelangen und richtete ein Konsortium, unterstützt durch die Gemeinde Riesbach, welche den Mangel einer bessern Verbindung mit dem Bahnhof, der grossen Entfernung wegen, ganz besonders empfinden musste, zuerst im Jahre 1867 und nachher im August 1869 einen Omnibusdienst zwischen dem Tiefenbrunnen und dem Bahnhof Zürich ein. Die Betriebsrechnung ergab, dass vom letztern Datum bis Juli 1870 etwa 84 000 Personen diese Fahrgelegenheit benutzt hatten. Die in dem Vertrag mit dem Unternehmer vorausgesetzte Einnahme von 28 Fr. per Wagen und Tag war aber nicht erreicht worden und im April 1871 wurde der Dienst eingestellt.

Alle Bemühungen für Einführung eines andern Verkehrsmittels blieben ohne Erfolg und die Strassenbahnangelegenheit blieb ruhen, bis die Gemeindebehörde von Riesbach am 31. Oktober 1876 beim Bunde ein Konzessionsbegehren für eine Strassenbahn vom Tiefenbrunnen bis zur Stadtgrenze, mit Fortsetzung nach dem Bahnhof, einreichte und zugleich die Genfer Tramwaygesellschaft sich um die Konzession für Zürcher Tramways überhaupt bewarb. Nuncmehr nahm die Gemeindekommission, welche aus Vertretern der Stadt und einer Anzahl Ausgemeinden zur Behandlung gemeinsamer Angelegenheiten schon in den Sechziger-Jahren gebildet worden war, diese Frage an die Hand. Von ihr beauftragt, erstatteten die Herren A. Bürkli-Ziegler (damals Stadtgenieur) und Maschineningenieur P. E. Huber, einen ausführlichen Bericht über Strassenbahnen, Tramways und deren Einführung in Zürich, der im Dezember 1877 eingereicht wurde, und über eine Reihe der wichtigsten Fragen, namentlich betr. Konzessionserteilung, Aufschluss gab.

Die Gemeindekommission, in welcher verschiedene Gemeinden vertreten waren, die einstweilen noch keine Strassenbahnverbindung erhalten konnten, war indes nicht geeignet, diese Angelegenheit weiter zu fördern und beschloss den 19. Mai 1880, auf die weitere Behandlung derselben zu verzichten.

Am 5. Aug. gleichen Jahres traten die Delegierten der vier Gemeinden Zürich, Riesbach, Aussersihl und Enge zusammen, um die Vorarbeiten für die Erstellung von Strassenbahnen in den genannten Gemeinden auszuführen. Zunächst entwarfen diese ein *Statut*, welches als Organ des Strassenbahn-Verbandes bezeichnet:

1. Die Delegiertenversammlung, bestehend aus einem Abgeordneten auf je 3000 Einwohner der vier Gemeinden, als obere Instanz, und
2. Die Strassenbahnkommission von fünf Mitgliedern, aus den Delegierten und durch dieselben zu wählen, zur Leitung der Geschäfte.

Ferner stellten jene Abgeordneten Entwürfe für ein Pflichtenheft und einen Vertrag mit dem Unternehmer auf, in welchem die Uebertragung des Unternehmens an eine Gesellschaft vorgesehen wurde.

Den 24. April 1881 genehmigten die vier Gemeinden das Statut.

Die günstigste der auf Ausschreibung hin bis zum 3. August gleichen Jahres eingegangenen Offerten für die Ausführung der in Aussicht genommenen Linien, war die von Meston & Comp. in London, mit welchem die Vereinbarung eines Pflichtenheftes (24. Okt.) und eines Vertrages (26. Okt.) 1881 zu stande kam. Laut ersterem hatte der Unternehmer die kantonale und Bundes-Konzession mit Unterstützung der beteiligten Gemeinden zu erwerben. Erstere wurde den 3. Dez. 1881, letztere den 31. Jan. 1882 erteilt und damit war die Klippe eines Kompetenzkonfliktes, der zwischen der kantonalen Regierung und dem Bunde betr. Konzessionserteilung während einiger Zeit auszubrechen drohte, endlich umschifft. Ein Syndikat, an dessen Spitze die schweiz. Kreditanstalt stand, übernahm im Auftrage eines Initiativkomitees für Begründung einer Strassenbahn-Aktiengesellschaft die Beschaffung von etwa der Hälfte des erforderlichen Aktienkapitals (400 000 Fr.), während der Unternehmer das übrige (450 000 Fr.) aufzubringen hatte. Bei der Auflage wurde das ganze Kapital vom Publikum gezeichnet.

In den Konzessionen war die Ausführung folgender Linien mit einspuriger Anlage, nebst den notwendigen Ausweichgleisen, mit Spurweite von 1,44 m vorgesehen:

Tiefenbrunnen-Helmhaus-Bahnhofplatz . . .	3400 m.
Bahnhofplatz-Paradeplatz-Stockergasse . . .	2578 „
Helmhaus-Paradeplatz-Ankerstrasse-Friedhof . . .	2629 „

Zusammen 8607 m.

Die Normalspur wurde gewählt, um eventuell vom Pferdebetrieb zum Betriebe mit komprimierter Luft in Verbindung mit dem städtischen Wasserwerk übergehen zu können.

Im Sommer 1882 konnten die sämtlichen Linien mit den beiden Depots ausgeführt und im Herbste dem Betriebe übergeben werden.

Im Jahr 1883 bewarb sich Herr C. Fierz, namens eines Initiativkomitees, für eine rechtsufrige Strassenbahn um die Konzession für die Linie Tiefenbrunnen-, eventuell Künacht-Kreuzplatz-Hirchengraben-Bahnhof Zürich, später auch noch um die Linie Römerhof-Pfauen-Rämistrasse-Quai-Brücke-Paradeplatz.

Das Komitee für eine rechtsufrige Seebahn hielt aber an seinem Projekte fest und lehnte jede Mitwirkung bei diesen Bestrebungen ab.

Im gleichen Jahre (1883) wünschten verschiedene Gemeinden Anschluss an die vorhandenen Strassenbahnlinien, so auch Hottingen, aber es fanden sich keine Unternehmer, da die Rechnungsabschlüsse der im Betriebe befindlichen Strassenbahn nicht günstig waren.

Mit Beschluss vom 6. Dez. 1887 sicherte der Regierungsrat auf Ansuchen der Strassenbahnkommission derselben zu, ihr alle einlaufenden Konzessionsgesuche zur Vernehmung zu übermitteln.

Da im Jahre 1889 wieder verschiedenartige Bestrebungen für die Anlage von Strassenbahnen sich geltend machten, eröffnete die Strassenbahnkommission am 3. Okt. ge-

nannten Jahres eine allgemeine Konkurrenz über Ausführung und Betrieb von 8 neuen Linien, unter welchen sich auch folgende befanden:

1. Paradeplatz-Quaibrücke-Rämistrasse-altes Schulhaus Hottingen;
2. Bahnhof-Seilergraben-Zeltweg-Kreuzplatz-Hegibachplatz.

Für die zweite dieser Linien reichte die Strassenbahn-Aktien-Gesellschaft unter gewissen Vorbehalten am 4. Jan. 1890 ein Konzessionsgesuch ein. Die Gesellschaft und die Strassenbahnkommission einigten sich dann im Laufe des Jahres dahin, dass die Konzessionsbewerbung der erstern sich u. a. auf folgende Linien erstrecken sollte:

1. Hôtel Central-Seilergraben-Zeltweg-Kreuzplatz-Hegibachplatz;
2. Pfauen-Hottingerstrasse-altes Schulhaus Hottingen und
3. Hôtel Bellevue-Rämistrasse-Pfauen;

die Strassenbahnkommission übermittelte dieses Gesuch den Gemeinderäten von Hottingen und Hirslanden zur Vernehmung. Diese liessen aber nichts von sich hören, sondern verhandelten direkt mit der Strassenbahn-Aktien-Gesellschaft. Es wurde ein Pflichtenheft vereinbart, laut welchem Hottingen eine Subvention von 20000 Fr. bezahlen, die Steigung in der Asylstrasse auf $3\frac{1}{2}\%$, in den Kurven auf $2\frac{1}{2}\%$ ermässigen und beide Gemeinden in ihren Kosten die Geleisefläche und beidseits einen Streifen von 0,4 m Breite ausserhalb den Schienen pflästern lassen sollten. Dieses Pflichtenheft musste sich indes auf diejenigen Strecken obiger Linien beschränken, welche auf den Territorien der ehemaligen Gemeinden Hottingen und Hirslanden lagen und es wurde deshalb am 24. März 1891 ein Gesuch an den Stadtrat und die Strassenbahnkommission gerichtet betr. Konzessionierung der im Stadtbanne liegenden Teilstücke jener Linien. Letztere Behörde trat nun in Unterhandlung mit der Strassenbahn-Aktien-Gesellschaft und es konnten eine Reihe streitiger Punkte erledigt werden, andere blieben unerledigt.

In der Abstimmung am 9. Aug. 1891 über das Zuteilungsgesetz — betr. die Zuteilung der Ausgemeinden zur Stadt Zürich — siegten die Annehmenden und es war die Strassenbahnkommission nun der Ansicht, es sollte die weitere Behandlung der verschiedenen Konzessionsgesuche den Behörden des vereinigten Zürich überlassen werden. Ein bezüglicher Antrag dieser Behörde an die Delegiertenversammlung wurde den 6. Okt. 1891 von dieser zum Beschluss erhoben.

Nicht ohne Einfluss auf die weitere Entwicklung der Strassenbahnangelegenheiten blieb ein Beschluss des Regierungsrates vom 29. Nov. 1890, laut welchem sich diese Behörde, gestützt auf § 46 des Strassengesetzes, kompetent erklärte, auch gegen den Willen von Gemeinden die Benutzung der öffentlichen Strassen, gleichviel welcher Klasse, zur Anlage von Strassenbahnen zu gestatten.

Nachdem man in Hottingen die Ausführung der längst ersehnten Strassenbahnverbindungen nochmals aufgeschoben sah, tauchte daselbst das Projekt auf, für die beiden Linien: Römerhof-Pfauen-Seilergraben-Bahnhof und Pfauen-Rämistrasse-Limmatquai-Bahnhof einen Omnibusdienst mit Fahrten in Intervallen von 5—10 Minuten und einer Einheits-taxe von 10 Rp. einzurichten. Die Stadt erteilte die erforderliche Konzession auf ihren Strecken für 5 Jahre, und die Gemeindeversammlung Hottingen vom 25. Nov. 1891 beschloss, das Unternehmen durch Zeichnung von 100 Aktien zu subventionieren. Da die erforderliche Zahl Aktien aber nicht gezeichnet wurde, kam das Unternehmen nicht zu stande.

Die Bestrebungen für die Anlage von neuen Strassenbahnlinien dauerten indessen fort, und im Frühling des Jahres 1892 lagen der kantonalen Regierung folgende Konzessionsgesuche vor:

- a) für eine Dampfstrassenbahn mit 1 m Spurweite von Stadelhofen nach Hirslanden über die Forch nach Egg und Grüningen, von einem Initiativkomitee;
- b) für eine elektrische Strassenbahn mit Normalspur von der Kronenhalle nach Fluntern, von Dr. Ausderau;

- c) für eine Dampfstrassenbahn mit 75 cm Spurweite nach Oberstrass und auf den Gaissberg, von Grether & Comp.,
- d) für eine Dampfstrassenbahn mit 75 cm Spurweite vom Pfauen nach dem Römerhof und von dort nach dem Kreuzplatz, ebenfalls von Grether & Comp.

Um für die Behandlung dieser Gesuche in technischer Beziehung eine gewisse Wegleitung zu gewinnen, beauftragte die Direktion der öffentlichen Arbeiten im April und Mai 1892 die Herren John E. Brüstlein und Ingenieur E. Riggenbach mit einer Expertise, in welcher die Frage der Spurweite und andere mit der Konzessionierung im Zusammenhang stehende Fragen beantwortet werden sollten.

Die Experten äusserten ihr Bedauern darüber, dass die vorhandene Strassenbahn die Normalspur (1,44 m) erhalten hat, indem sie der Schmalspur folgende Vorzüge zuerkennen:

1. kleinere Geleisefläche, die daher leichter zu unterhalten ist u. kürzere Querverbindungen zwischen den Schienen;
2. Geringere Abnutzung der Chaussierung neben den Schienen, weil den gewöhnlichen Strassenführwerken die Benutzung des Geleises erschwert wird;
3. die Anwendung kleinerer Minimalradien, weshalb das Trace sich den Terrainwindungen und Strassenkrümmungen besser anschmiegen kann.

Der Normalspur wurde nur der Vorteil zugeschrieben, dass die Pferde bei zweispännigem Betriebe nicht auf den Schienen laufen müssen, ein Vorteil, der nicht in die Wagschale fällt, da der Maschinenbetrieb einem solchen Pferdebetrieb vorzuziehen ist.

Im Jahre 1892 und Anfang 1893 wurden der kantonalen Regierung und dem Eisenbahndepartement nachstehende Konzessionsgesuche eingereicht:

1. den 23. Juni 1892 von der Firma Grether & Comp. für folgende Linien:

- a) Römerhof-Klosbach-Kreuzplatz-Kreuzbühlstrasse-Stadelhofen-Utoquai-Quaibrücke-Bahnhofstrasse-Paradeplatz;
- b) Pfauen-Rämistrasse-Quaibrücke mit Einmündung in die Linie a;
- c) Von der Grenze Zürich-Oberstrass durch die Rämistrasse zum Pfauen mit Einmündung in die Linie b;
- d) Kantonsschulplatz-Schulgasse-Hirschengraben-Seilergraben-Bahnhofbrücke-Bahnhofplatz;
- e) Von der Krone Unterstrass über den Beckenhof, die Stampfenbachstrasse zum Limmatquai und daselbst Einmündung in die Linie d.

Für diese Linie mit 5985 m Länge war die Meterspur und der Betrieb mit Dampfmotorwagen für 40—55 Fahrgäste vorgesehen.

2. Den 28. Juni und 8. Okt. 1892 von der Zürcher Strassenbahn-Aktiengesellschaft für die Strecken Paradeplatz-Quaibrücke-Bellevue-Stadelhofen-Kreuzbühlstrasse-Hirslanden, Pelikanplatz-Selnau und Stadthausplatz-Enge mit Pferdebahnbetrieb;

3. den 9. Nov. 1892 von Dr. Ausderau die Bundeskonzession für die sog. centrale Zürichbergbahn;

4. den 21. Nov. 1892 von Herrn Stadtrat Schneider, namens eines Initiativkomitees, für die Linie Stadelhofen-Kreuzplatz-Hirslanden-Burgwies mit elektrischem Betrieb, und

5. den 30. Nov. und 10. Dez. 1892 und den 7. Januar 1893 von den Herren K. Schellenberg und Th. Keller in Hottingen namens eines Initiativkomitees für die Linien Bellevue-Pfauen-Römerhof-Kreuzplatz und Bellevue-Enge mit Abzweigung nach dem Stadthaus- und Paradeplatz mit elektrischem Betrieb.

Den 25. Juni 1892 hatte die Bundesversammlung den Herren Grether & Comp. die Konzession für eine schmalspurige Dampfstrassenbahn auf den Linien Pfauen-Römerhof und Universitätsstrasse-Rigistrasse erteilt. Die Konzession für erstere Linie wurde dann infolge von Verhandlungen von der Firma Grether & Comp. an das Initiativkomitee Hottingen abgetreten.

Noch waren aber für eine Reihe von Linien verschiedene Bewerber vorhanden und konnte trotz mannigfachen Verhandlungen zwischen diesen Bewerbern, der Stadtbehörde und den Oberbehörden keine Einigung erzielt werden.

Der Regierungsrat erteilte dann den 10. Dez. 1892, teilweise entgegen den Anschauungen und Beschlüssen des

Stadtrates, für folgende Linien mit elektrischem Betrieb die kantonale Konzession und beantragte auch Erteilung der Bundeskonzession:

1. für die Linie Stadelhofen-Kreuzplatz-Burgwies, an Hrn. Stadtrat Schneider als Präsident eines Initiativkomitees;
2. für die Linie Bellevue-Pfauen-Römerhof-Kreuzplatz, an die HH. K. Schellenberg und Th. Keller, namens eines Initiativkomitees;
3. für die Linie Bellevue-Kirche Fluntern an Hrn. Dr. Ausderau.

Der Bundesrat und die Bundesversammlung traten den Anschauungen des Regierungsrates bei und die drei Linien erhielten am 20. März 1893 die Bundeskonzession.

Auf die übrigen Gesuche wurde nicht eingetreten.

In Art. 21 der Bundeskonzession werden in Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn, Rückkauf etc., die von den kantonalen und städtischen Behörden zu erlassenden Vorschriften vorbehalten.

Dieselben dürfen jedoch mit der Konzession und Gesetzgebung des Bundes nicht im Widerspruche stehen.

Die mit Rücksicht auf den citierten Art. 21 der Bundeskonzession erforderliche Stadtkonzession wurde für die Linie Quai-Brücke-Römerhof-Kreuzplatz am 12. April, für die Linie Quai-Brücke-Römerhof-Kreuzplatz am 13. Mai erteilt und zwar an Aktiengesellschaften, indem die Bundeskonzession mittlerweile an solche übertragen worden war.

Die beiden Gesellschaften vereinigten sich aber bald zu einer einzigen, unter dem Namen „Elektrische Strassenbahn Zürich“, auf welche die beiden Konzessionen übertragen wurden; diese Uebertragung erhielt den 17. Juni 1893 die Genehmigung des Stadtrates. (Fortsetzung folgt.)

Schloss Wart bei Neftenbach (Kanton Zürich).

Architekten: *Jung & Bridler* in Winterthur.
(Mit einer Lichtdruck-Tafel. — West-Fassade.)

II. (Schluss aus Nr. 9.)

Auch für elektrische Beleuchtung ist gesorgt. Hinter dem ebenfalls neu erbauten Stallgebäude ist ein kleiner Anbau, in welchem ein Petroleummotor von 7 Pferdekraften und die Accumulatoren sich befinden, welche letztere bei eintretender Dunkelheit über 150 Glühlampen bedienen.

Was dem Innern des Gebäudes noch einen ganz besondern Reiz verleiht, sind die zum Teil ganz trefflichen alten Möbel und Waffen und eine grosse Zahl vorzüglicher Glasscheiben aus der besten Zeit.

Trotz der verhältnismässig luxuriösen Ausstattung der Räume des Erdgeschosses, der äusserst soliden Ausführung des Aeussern und der ziemlichen Schwierigkeiten in der Herbeischaffung der Baumaterialien sind die Gesamtkosten des Baues verhältnismässig billige zu nennen.

Der aufgestellte Voranschlag sah eine Ausgabe von rund 350 000 Fr. voraus, während die effektiven Kostensich auf 321 319 Fr. beliefen. In dieser Summe sind die Kosten für Anlage der elektrischen Beleuchtung nicht inbegriffen.

Auf die einzelnen Arbeitsgattungen verteilt, stellen sich die Kosten folgendermassen:

1. Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Bildhauer-Arbeiten	135 994.45 Fr.
2. Zimmermanns-Arbeiten	18 561.85 „
3. Dachdecker- und Spengler-Arbeiten	12 225.85 „
4. Gips-Arbeiten	11 400.25 „
5. Wasserinstallation	7 545.— „
6. Wand- und Bodenplatten	1 730.70 „
7. Marmorkamäne	6 540.50 „
8. Centralheizung	8 592.10 „
9. Schmiede- und Schlosser-Arbeiten, Beschläge und Lieferung von I-Eisen	19 934.70 „
10. Hafner-Arbeiten	1 428.10 „
11. Glaser-Arbeiten	8 200.10 „
12. Schreiner-Arbeiten	64 509.15 „
13. Maler-Arbeit	22 752.55 „
14. Tapezierer-Arbeiten	1 903.70 „

Total 321 319.— Fr.

Auf den Kubikinhalte des Gebäudes verteilt, ergibt sich pro Kubikmeter ein Preis von 57 Fr.

Hiebei ist aber der Kubikinhalte, weil der grössere Teil des Kellers und das Dach bis zum Kehlgebälk vollständig ausgebaut sind, so berechnet, dass die Höhe vom Kellerboden bis Oberkante Dachgesims und die Veranda der Ostseite voll gemessen ist.

Ausser dem Schlosse wurde noch eine Reihe von Nebengebäuden erstellt, so ein Oekonomiegebäude mit Stallung und Kutscherwohnung, ein Maschinenhaus, eine Verwalterwohnung, eine Trotte mit Treibhaus und eine Pächterwohnung.

Auch die Umgebungsarbeiten erforderten ziemlich grosse Ausgaben, indem der Konfiguration des Terrains wegen bedeutende Erdbewegungen und die Anlage grosser Stützmauern nötig waren.

Haben sich erst die Gartenanlagen etwas mehr entwickelt, so wird das Ganze in anmutigem Rahmen sich präsentieren.

Zur Abwehr.

In der „Allgemeinen Schweizer-Zeitung“ vom 9. März hat ein Anonymus das Projekt für das Parlamentsgebäude einer von Unrichtigkeiten, Uebertreibungen und Entstellungen strotzenden Kritik unterzogen.

Unrichtig ist, dass ein sog. toter Raum einen wesentlichen Teil des Gebäudes ausmache. Dieser „tote Raum“ ist ein grosser eingedeckter Lichthof, der im Erdgeschoss zur Verbindung aller Räumlichkeiten unter sich, in den anderen Geschossen zur Beleuchtung der umliegenden Korridore, sowie zur Aufnahme der Haupttreppe und der beiden Nebentreppen dient! Jedes Gebäude von grösserem Flächenmass braucht Korridore und zu deren Beleuchtung einen Hof.

Unwahr ist die Behauptung, dass der Nationalratsaal fast so gross sei, wie derjenige des deutschen Reichstagsgebäudes. Letzterer fasst 600 m², unserer 450 m². Unsere Räte würden sich aber schönstens bedanken, wenn man ihnen für Tische und Bänke nur dasjenige Flächenmass einräumen würde, welches den Mitgliedern des deutschen und österreichischen Parlaments notgedrungen zur Verfügung steht. Der bestehende Nationalratsaal misst 350 m², die Vergrösserung beträgt 28% gegenüber 23% der Zunahme der Mitglieder seit 1858. Es wäre unverantwortlich, in einem Neubau diesen Saal in kleineren Dimensionen zu projektieren. Auch die umgebenden Räume haben keine übermässigen Grössen: die Vorsäle 8 m . 12 m, die Präsidenten- und Kommissionszimmer 6 1/2 m . 6 1/2 m, das Konversations-, Lese- und Schreibzimmer (Foyer) eine Breite von 6 1/2 m u. s. f., gewiss alles recht bürgerlich-republikanische Masse. Und alle diese Säle sind in knappster concisester Anordnung an einander gefügt und bei der Bestimmung von Höhe und Form der Sitzungssäle sind alle Erfahrungsregeln für gute Akustik beobachtet worden.

Es ist daher eine völlig aus der Luft gegriffene Behauptung, dass Millionen geopfert werden, um das Bauwerk nach allen Richtungen aufzubauchen.

Unwahr ist, dass der erste Stock des Parlamentshauses einige Meter über demjenigen der Bundesrathhäuser liege. Der Höhen-Unterschied beträgt 7 Stufen = 1,05 m und erschien allerdings notwendig, um die sonst etwas gedrückten Verhältnisse des Erdgeschosses und des Eingangsvestibüles zu heben. Die Höhe des ersten Stockes über dem Trottoir-niveau beträgt 7,20 m, diejenige des Saales in dem nach vielen Umarbeitungen gewonnenen Plane des deutschen Reichstagspalastes 6,50 m. Der Unterschied liegt nur darin, dass in Berlin die 46 Stufen im Freien vor dem Portikus liegen, während sie hier — gewiss unsern klimatischen Verhältnissen entsprechender — im Innern, im Lichthof als bequeme, flache Treppen in vier Absätzen angeordnet sind.

Die einzig wahre Behauptung der Einsendung ist diejenige, dass die Höhe des ersten Stockes mit 6 m angenommen sei. Sie beträgt inklusive Konstruktion sogar