

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 5/6 (1885)
Heft: 25

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.02.2026

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

in Belgien		
October 12.	Nr. 70 465	E. Francillon & Co., Saint-Imier: Construction des montres.
" 15.	" 70 513	Société L. Brandt et fils, Bienné: Montre à mouvement contrôleur de la durée du temps.
in Italien		
Juni 13.	Nr. 18 434	A. Kaiser, Fribourg: Soupape modératrice pour conduites d'eau et autres.
" 20.	" 18 516	E. F. Recordon, Genève: Moteur magnéto-électrique dit: Moteur électrique Recordon pour machines à coudre à tricoter et à la petite industrie.
" 22.	" 18 565	G. Thommen, Waldenburg: Perfectionnements aux montres de poche, pendules, régulateurs et autres constructions pour mesurer le temps.
" 23.	" 18 532	G. Tscharner, Rothenbrunnen: Fourneau aérotomme système Tscharner.
" 25.	" 18 560	A. Mauchain, Genève: Pupitre d'étude à transformation avec banc mobile ou siège indépendant.
in England		
Septbr. 1.	Nr. 10 355	G. Lunge, Hottingen, Zürich: Verbesserungen an Apparaten zur Erwirkung der Absorbtion von Gasen durch flüssige oder feste Körper.
" 4.	" 10 500	J. Walzer, Chaux-de-fonds: Verbesserungen in der Construction von Eisenbahnfahrzeugen, auch anwendbar an Locomotiven und Tramwaywagen.
" 8.	" 10 604	Urs. Egger: Verbesserter Apparat für Versuchung der Qualität der Milch.
in den Vereinigten Staaten		
October 6.	Nr. 327 919	J. Burmann, Biel: Taschenuhrenständer-Alarmvorrichtung.
" 6.	" 327 953	A. Kern, Basel: Erstellung eines blauen Farbstoffes.
" 20.	" 328 886	F. Gut, Hottingen, Zürich: Bohrmaschine.

Miscellanea.

Eisenbahn Como-Varese. Wie wir in der „Illustrazione italiana“ lesen, ist unlängst eine neue Eisenbahnlinie von Como nach Varese eröffnet worden und soll bis Laveno am Lago Maggiore weiter geführt werden, womit dann noch eine zweite directe Bahnverbindung zwischen Comersee und Langensee geschaffen sein wird. Die neue Linie nimmt ihren Anfang nahe beim See in der schon bestehenden Station der Tramwaylinie Como-Saronno, läuft bis Grondate mit letzterer parallel, wendet sich dann westlich und erreicht bei Solbiate die Culminationshöhe von 409 m über M., von wo sie sich gegen Varese hinunter senkt. Mehrere in der genannten Zeitschrift abgebildete Kunstdämmen, wie ein gewölbter Viaduct über Valle Quadrone, 103 m lang, 24 m hoch, ferner ein Viaduct mit 2 Etagen über Valle Gaggione, 120 m lang, 40 m hoch, und ein Viaduct über Valle Olona mit continuirlichen Gitterträgern und 2 eisernen Zwischenpfählen, 160 m lang, 52 m hoch, geben Zeugniß von den überwundenen Schwierigkeiten und lassen schließen, dass man beim Bau dieser Bahn nicht auf die äusserste Sparsamkeit angewiesen war. Die landschaftliche Schönheit, welche die Fahrt auf dieser Bahn bietet, auf der Nordseite die tessinischen und lombardischen Voralpen, südlich die grosse lombardische Ebene, in der Ferne die Monte-Rosa-Gruppe u. s. w., wird rühmend hervorgehoben.

Niagara-Park. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat sämmtliche Grundstücke, welche an die Niagara-Fälle angrenzen, erworben, um dieselben unter dem Namen „Niagara-Park“ dem freien Zutritt aller Besucher zu eröffnen. Zu dem Ankauf wurde sie hauptsächlich veranlassen, um der dort durch Absperrung der schönsten Aussichtspunkte und Erhebung von Eintrittsgeldern systematisch betriebenen Ausbeutung des Publicums endgültig abzuhelfen. — Unsere Cantons- und Landesbehörden haben für Vieles Geld; dass sie dasselbe aber je in ähnlich vernünftigem Sinne anwenden würden, ist nicht zu hoffen. Die Schweiz, die jährlich von einer ungeheuren Zahl von Fremden besucht wird, hat nicht nur einen, sondern eine ganze Reihe der schönsten Wasserfälle mit Brettern vernagelt und Jeder, der etwas davon sehen will, wird gezwungen, dem beutegierigen Besitzer dieser Naturschönheit seinen Tribut zu entrichten. Auf der einen Seite gründet man Vereine, um die Fremden in noch grösserer Zahl herbeizuziehen und auf der andern Seite denkt

man nicht daran, das Allernothwendigste zu thun, um diejenigen Stellen unseres Landes, wo die Natur ihre volle Schönheit entfaltet, von dem empörenden Treiben, das sich daselbst breit macht, in gründlicher Weise zu säubern.

Auszeichnungen an Techniker. Die französische Academie der Wissenschaften hat Herrn Professor Daniel Colladon für seine hervorragenden Arbeiten über den Bau langer Tunnel unter Verwendung von comprimirter Luft den Fourneyron'schen Preis für Mechanik zuerkannt. Derselbe wurde diesmal noch in ausserordentlicher Weise vermehrt. Diese neue Anerkennung, welche der bedeutende Genfer Gelehrte seinen vielen erhaltenen Auszeichnungen hinzufügen kann, wird für ihn um so erfreulicher sein, als dieselbe von so competenter Seite ausgeht.

Seereise eines Baggers. Ein neuer grosser, für den Hafen von Panama bestimmter Bagger hat die Reise von Renfrew bei Glasgow durch die Magellans-Strasse nach seinem Verwendungsorte unter Dampf in 88 Tagen ohne jeden Unfall zurückgelegt und dabei nur vier Zwischenhäfen angelauft. Allerdings war die Reise, nach dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ sehr vom Wetter begünstigt. Die Erscheinung dieses schwerfälligen Fahrzeuges von 54 m Länge, 12,2 m Breite und 3,66 m Tiefgang auf offener See soll bei den Besatzungen der Segelschiffe und Dampfer grosse Verwunderung erregt haben.

Postgebäude in Luzern. Laut den Beschlüssen der Bundesversammlung wird für das unter der Leitung der Architecten von Muralt und Gull von Zürich auszuführende Postgebäude in Luzern ein Credit von 565 000 Fr. bewilligt, wovon 200 000 Fr. im nächsten Jahre, 250 000 Fr. im nachnächsten und 115 000 Fr. im Jahre 1888 zur Verwendung kommen sollen. Da der Cubikinhalt des Gebäudes 15 692 m³ beträgt, so ist der Preis des Cubikmetres auf 36 Fr. veranschlagt. Im Frühjahr 1888 muss der Bau bezugsfähig sein.

Postgebäude in St. Gallen. Der von den eidg. Räthen angennommene Bundesbeschluss über den von den Architecten Hirsbrunner & Baumgart in Bern geleiteten, bereits in Angriff genommenen Bau der St. Galler Post nimmt hiefür eine Ausgabe von 796 500 Fr. oder von 35 Fr. per m³ in Aussicht, wovon für das laufende Jahr 90 000 Fr., für das nächste 350 000 Fr. und das nachnächste 356 500 Fr. veranschlagt sind. Das Gebäude soll im Herbst 1887 bezogen werden können.

Postgebäude in Interlaken. Der Bundesrat wurde zum Ankauf eines Bauplatzes für ein Post- und Telegrafenhaus in Interlaken ermächtigt. Der Platz ist auf 65 000 Fr. und das später herzustellende Gebäude auf 92 000 Fr. angesetzt. Für das letztere wird eine Credit vorläufig noch nicht verlangt, doch geht aus der bezüglichen Botschaft hervor, dass hiefür bereits Pläne angefertigt worden sind.

Eine neue eiserne Straßenbrücke über die Oder bei Cösel wurde kürzlich dem Verkehr übergeben. Dieselbe hat drei Öffnungen von je 30 m Spannweite und eine Breite von 10,80 m. Die Hauptträger (nach Schwedler's System) sind 7,257 m von einander entfernt, wobei die 1,5 m breiten Trottoirs ausserhalb auf Freiträgern angebracht sind.

Die technische Hochschule zu Hannover wird im laufenden Winterhalbjahr von 170 Studirenden und 139 Hospitanten, im Ganzen also von 309 Hörern besucht, worunter sich 63 Architecten, 51 Bau-Ingenieure, 99 Maschineningenieure, 66 Chemiker und 30 Studirende der allgemein wissenschaftlichen Abtheilung befinden.

Concurrenzen.

Schulhausbaute in Lausanne. Wegen ausserordentlichen Stoffandranges waren wir genötigt den Schluss des Berichtes der Jury über diese Preisbewerbung nochmals zu verschieben.

Wasserthurm in Mannheim. (Vide No. 16 d. B.) Das Preisgericht zur Beurtheilung der Concurrenzpläne für einen Wasserthurm zu Mannheim hat am 11. d. M. seine Arbeiten beendet und folgende Preise ertheilt:

I. Preis. Motto: „Ars longa, vita brevis“, Verfasser: Architect Gustav Halmhuber in Stuttgart.

II. Preis. Motto: „Medium tenuere beati“, Verfasser: Architecten Hecht und Siepmann in Hannover.

Zum Ankauf empfohlen wurden die Projecte:

a. Motto: „Herz mit Marienzeichen“, Verfasser: Regierungsbaumeister, Herrmanns und Riemann in Unterbarmen;

b. Motto: „Variante B“, Verfasser: Professor Intze in Aachen und Schäpler & Vocht, Architecten in Mannheim;

c. Motto: „Delphin II“, Verfasser: Architecten Hannemann & Gründling in Leipzig.

Sämmtliche Projecte sind von Sonntag den 13. d. M. bis einschliesslich Sonntag den 20. jeweils von Vormittags 10 Uhr bis Nach-

mittags 3 Uhr im grossen Rathaussaal zu Mannheim öffentlich ausgestellt.

S.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkstrasse (Selina) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

III. Sitzung Freitag den 11. December zu „Webern“.

Eröffnung der Sitzung 8 Uhr Abends. Neu aufgenommen wird Herr Architect *Lindt*, neu angemeldet Herr Ingenieur *Henzi*.

Der angekündigte Vortrag des Herrn Regierungsraths *Rohr*:

Ueber die bauliche Entwicklung der Stadt Bern

hat eine Zuhörerschaft versammelt, wie sie wol noch selten so zahlreich in unsren Sitzungen erschienen ist. Wir lassen den Vortrag „in extenso“ folgen:

„Der bernische Ingenieur- und Architecten-Verein hat jeweilen die Frage der baulichen Entwicklung der Stadt Bern in den Kreis seiner Verhandlungen gezogen und seiner Initiative und Sachkenntniß ist es vielfach zu verdanken, dass manch' schönes und nützliches Bauwerk entstanden und fehlerhafte Anlage vermieden worden sind.

Auch heute stehen wir wieder vor der Lösung baulicher Aufgaben; allein die schlechten Zeiten und die dahерige Muthlosigkeit verhindern jedes gemeinsame Vorgehen der Bürger und der Behörden.

Um so anerkennenswerther ist daher der Gedanke der Gründung eines „Vereins zur Hebung der Bundesstadt“; allein, wenn in baulicher Beziehung etwas dabei herauskommen soll, muss die Gesamtheit für die Ausführung eines bestimmten Planes, eines zielbewussten Programmes einstehen, in welchem Jeder das Interesse des öffentlichen Wohles erkennt.“

Da ist es die Pflicht des Ingenieur- und Architecten-Vereins, seinen Mitbürgern rathend und helfend an die Hand zu gehen, ihnen zu zeigen, was gemacht werden sollte und könnte, was erreichbar ist auch mit bescheidenen Mitteln, wenn die Bürger sich aufraffen und Vertrauen in sich selbst haben.

Es muss vor Allem der Techniker auf eine höhere Warte sich stellen; er darf nicht bloss mit den gewöhnlichsten Tagesfragen sich beschäftigen, er muss weiter hinaus in die Zukunft blicken, eine ganze Zeitperiode für seine Projekte in's Auge fassen.

So ist schon Grosses geschaffen worden und auch in unserer Vaterstadt hat man von Zeit zu Zeit einen Anlauf genommen und dann auch wirklich etwas Rechtes zuwege gebracht.

Einen Wendepunkt für Bern bildete die Uebernahme des Bundes-sitzes 1848 und der Bau des Bundesrathauses 1852—1854; ein ganz besonders reges Leben entwickelte sich sodann in Folge der Anlage der Eisenbahn 1858 und der dahierigen Zunahme des Verkehrs.

Im Jahre 1864 beschäftigte sich auch die Regierung ernstlich mit der Frage der baulichen Entwicklung der Haupt- und Bundesstadt. In einem Vortrage des Domainen-Directors lesen wir hierüber:

„Unter dem Namen „Stadterweiterungsfrage“ hat sich in den letzten Jahren eine grosse Zahl der wichtigsten Fragen zu einem wahrhaft gordischen Knoten zusammengeschürt. Die Lösung jeder einzelnen dieser Fragen ist mit grossen Schwierigkeiten verbunden, weil „jede direct oder indirect mit mehreren andern in Verbindung steht; „mit noch grösserer Schwierigkeit ist natürlich eine befriedigende Lösung sämmtlicher Fragen verknüpft.“

Als die hervorragendsten Punkte wurden damals bezeichnet:

1. *Die Aufstellung eines allgemeinen Stadterweiterungsplanes*, umfassend das künftige städtische Strassennetz und die Alignements für die kommenden Neubauten; die angestrebte Verlängerung der Bundesgasse bildet einen Theil dieser Frage.
2. *Der Bau neuer Lehranstalten*: Cantonsschulgebäude, eventuell neue Hochschule.
3. *Der Bau einer neuen Entbindungsanstalt*,
4. *Die Verlegung und Vereinigung sämmtlicher Militäranstalten*: Zeughaus, Casernen, Reitschule und Stallungen.
5. *Bau eines Assisengebäudes*.
6. *Verlegung des Bahnhofes*.
7. *Verwertung des disponiblen Terrains und Gebäude des Staates*.

Indirect im Zusammenhang mit diesen Fragen stand noch der Bau eines städtischen Museums. Eine Schlussnahme betreffend Hochschule, Entbindungsanstalt und Assisengebäude wurde verschoben, die übrigen Fragen aber lebhaft an die Hand genommen.

In richtigem Verständniss der Sachlage wurde zunächst der Stadterweiterungsplan aufgestellt; später folgte die so vortrefflich ge-

lungene Aufnahme des Katasterwerkes des ganzen Gemeindebezirks. Neubauten wurden vorläufig keine in Angriff genommen; dagegen nahmen sich viele der angesehenen Männer der Sache an und beleuchteten in zahlreichen Broschüren die verschiedenen Bauprobleme, bis man zu Anfang der siebziger Jahre zu ungefähr folgendem erweiterten Programm gelangte:

1. Liquidation des Staatsterrains, Abtragung der kleinen Schanze, Verlängerung der Bundesgasse.
2. Anlage neuer Strassen in den Aussenbezirken.
3. Bau der Kirchenfeldbrücke.
4. Bau einer Hochbrücke nach der Altenberghöhe.
5. Abbruch des Zeughauses und der Casernen und Bau der Militäranstalten ausserhalb der Stadt.
6. Neubau der Schlachthäuser ausserhalb der Stadt.
7. Neubau der Cantonsschule (Gymnasium.)
8. Neubau der Hochschule,
9. Bau eines physikalischen Institutes und eines chemischen Laboratoriums.
10. Bau eines Kunstmuseums.
11. Neubau eines naturhistorischen Museums.
12. Neubau des Cantonsspitals (Insel).

Gewiss kein geringes Programm, entsprechend dem damaligen Zeitgeiste. Und in der That ist in dem verhältnismässig kurzen Zeitraume von 15 Jahren Vieles, ja das Meiste des obigen Programmes ausgeführt worden; es mag daher nicht uninteressant sein, zu untersuchen, in welcher Weise die einzelnen Werke zu Stande kamen, um daran zu lernen, wie wir für die Zukunft vorzugehen haben.

Wol die grösste Schwierigkeit, die mühsamste Verhandlung bot die Abtragung der kleinen Schanze, denn diese so grossartige Promenade mit ihren mächtigen Schattenbäumen war jedem Berner lieb geworden und man betrachtete ihre Demolition als einen Vandalismus; gleichwohl musste sie fallen, weil ihre Rasisierung den Schlüssel bildete zur rationellen Entwicklung der Stadt nach der Westseite.

Wirklich gelang das Werk auch nur dem endlichen Zusammenwirken von Staat und Stadt, unterstützt von dem mächtigsten Factor der Neuzeit, dem finanziellen Interesse und der Speculation. Es entstand die Berner-Baugesellschaft, welche eine Reihe der schönsten Gebäude aufführte, Private folgten nach und jetzt ist die bauliche Entwicklung nach dieser Seite hin gesichert.

Die Liquidation der dem Staat gehörenden unabträglichen Domänen in der Stadt war überhaupt von gutem Erfolg gekrönt. Die Veräusserung dieses Terrains ermöglichte den Bau der Militäranstalten auf dem Beundenfeld, die Errichtung des neuen Zeughausquartiers und die Vergrösserung und Verschönerung des Waisenhausplatzes. Auch hier waren es Staat, Stadt und Speculation, die zusammenwirkten.

Allein wir sehen auch Bauwerke entstehen, die einziger Ge-meindesinn stiftete, wie z. B. das Kunstmuseum. Dasselbe wurde von einer ganz eigenartigen juristischen Person gebaut; es verbanden sich 1875 der Staat mit 150 000 Fr., die Einwohnergemeinde mit dem Hebler-Legat von 301 350 Fr., die Burgergemeinde mit 100 000 Fr., die Künstlergesellschaft mit 12 000 Fr. und der Kunstverein mit 78 000 Fr. zu einer Corporation, die heute noch besteht. 1876 wurde der Baufonds durch das Legat von 25 000 Fr. des Herrn Eugen Marcuard von Bern, Banquier in Paris, auf die Summe von 666 400 Fr. gebracht.

Weiter sehen wir den Staat das chemische Laboratorium in der alten Cavallerie-Caserne einrichten, das physikalische Institut auf der grossen Schanze erbauen und in jüngster Zeit das Untersuchungsgefängniss an der Anatomiegasse herstellen. Die Einwohnergemeinde baute die beiden Schlachthäuser an der Engehalde und das grandiose Gymnasium am Waisenhausplatz. Eine englische Gesellschaft kaufte das Kirchenfeld und verband dasselbe mit einer eisernen Bogenbrücke mit der Stadt. Die Insel-Corporation erbaute mit Staatssubvention und bedeutenden Privatbeiträgen den neuen, nach den modernsten Anforderungen eingerichteten Cantonsspital auf der schön gelegenen Kreuzmatte.

Und welche Bauprobleme beschäftigen uns heute?

1. Neubau eines Theaters.
2. Neubau der Hochschule.
3. Neubau des historischen Museums.
4. Ausbau des Münsters.
5. Abbruch des Käfigthurms.
6. Assisengebäude.
7. Hochbrücke nach der Altenberghöhe.
8. Errichtung von Volksbädern in den verschiedenen Stadtquartieren.
9. Gewerbe-Museum.