

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 35/36 (1900)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern: Architekten: Lindt & Hünérwadel in Bern  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-21962>

### **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:** 22.02.2026

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

u. s. w. ins Auge gefasst werden muss, sondern auch auf eine bequeme Zugänglichkeit und Erleichterung der Kontrolle Rücksicht zu nehmen ist. Im Hinblick auf letztere Forderung dürfte sich wohl kein geeigneteres Traé finden lassen als längs den Bahnen und es ist zu hoffen, dass es den Starkstromtechnikern mit der Zeit gelingen wird, sich neben den Schwachstromleitungen, welche in richtiger Würdigung der gebotenen Vorteile bereits diesen Weg verfolgen, ein Plätzchen zu erobern. Eine fast absolute Betriebssicherheit kann erreicht werden, wenn die Hochspannungsleitung in zwei separate Zweige getrennt wird, welche auf besonderen Stangen und auf verschiedenen Wegen geführt werden.

Bei den Transformatorstationen und bei der Kontaktleitung, sowie selbstverständlich auch beim Rollmaterial ist die Schaffung einer absoluten Betriebssicherheit nicht von so grosser Wichtigkeit, weil eventuelle Störungen lokalisiert werden können. Bei der B. T. B. sind die Kontaktleitungen und Transformatoren durchwegs für den Verkehr mit Doppelzügen berechnet. Falls in einer Transformatorstation eine

Störung eintritt, so kann dieselbe ohne Weiteres ausgeschaltet werden, und der Verkehr erleidet nur insofern eine Beschränkung, als der Doppelzug zum Befahren der betreffenden Strecke in zwei einfache Züge aufgelöst werden muss, welche in Transformatorendistanz aufeinander folgen. Durch rationelle Anordnung der Transformatorstationen kann erreicht werden, dass die Auswechselung eines beschädigten Transformators und dessen Ersatz durch den stets betriebsfertigen, auf einem Specialwagen bereit stehenden Reservetransformator in kürzester Zeit erfolgen kann.

Bei der Kontaktleitung kann schlechterdings eine Reserve nicht geschaffen werden. Um das Reißen der Kontaktleitung unschädlich zu machen, könnte dieselbe eventuell doppelt angeordnet werden, doch würde dies die Leitungsanlage komplizieren und ausserdem ist ein Drahtbruch ein Vorkommnis, das zu den äussersten Seltenheiten gehört. Gegenüber anderen möglichen Störungen, wie Reißen oder Nachgeben einer Queraufhängung, Stangenbruch, Nachgeben einer Stange im Boden u. s. w. kann nur in der Weise vorgebeugt werden, dass die Leitung mechanisch mit ausreichender Sicherheit berechnet und sorgfältig montiert und unterhalten wird. Dass durch Unterteilung der Leitung in einzelne ausschaltbare Strecken für möglichste Lokalisierung einer eventuellen Störung gesorgt wird, liegt auf der Hand. Da diese Strecken-Isolation mit ganz verschwindenden Kosten durchgeführt werden kann, so ist die Möglichkeit vorhanden, eine sehr weitgehende Unterteilung vorzunehmen und die ganze Leitung in Strecken von z. B. 500 m bis 1 km zu zerlegen.

Die bisherigen, praktischen Erfahrungen zeigen zur Genüge, dass gegen die gebräuchlichen Luftleitungen vom Standpunkte der Betriebssicherheit aus keine ernstlichen Bedenken geltend gemacht werden können.

Was endlich die Reserve im Rollmaterial anbetrifft, so haben wir bereits darauf hingewiesen, dass auch das Defektwerden eines oder mehrerer Motoren höchstens eine Beschränkung der Leistungsfähigkeit, nicht aber eine völlige Ausserdienstsetzung des Fahrzeuges bedingt. Uebrigens

kann auch hier durch sachgemässe Revision einer Störung ebenso sicher vorgebeugt werden, wie beim Dampfbetriebe, wobei nicht zu vergessen ist, dass ein elektrisches Fahrzeug doch erheblich einfacher und übersichtlicher ist, als die einfachste Dampflokomotive. Speziell gilt dies mit Bezug auf Dreiphasen-Ausrüstungen, wie denn auch die Dreiphasenmotoren an und für sich eine überaus einfache Konstruktion aufweisen. Zum Beweise, dass hierdurch eine sehr grosse Betriebssicherheit erzielt wird, mag die Tatsache gelten, dass seit der Betriebseröffnung der B. T. B. noch keiner der Motoren je geöffnet oder demontiert wurde, d. h. dass auch nicht die geringste Reparatur

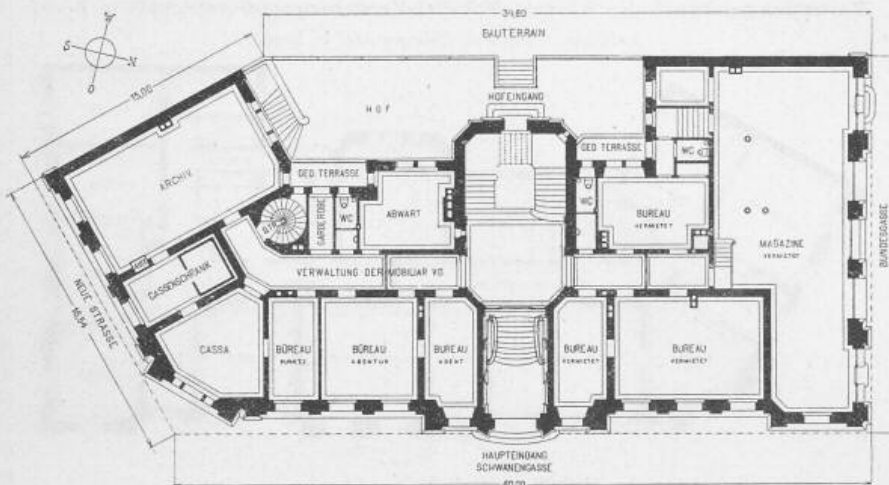
an denselben notwendig war. Die Herren Depotchefs von Gleichstrombahnen werden diesen Umstand zu würdigen wissen.

In Zusammenfassung der vorstehend erwähnten Momente glauben wir zu der Annahme berechtigt zu sein, dass schon in wenigen Jahren die Betriebssicherheit elektrischer Bahnen in keiner Weise derjenigen von Dampf bahnen nachstehen wird.

(Schluss folgt.)

#### Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünérwadel* in Bern.



Erdgeschoss-Grundriss 1:400.

#### Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünérwadel* in Bern.  
(Mit einer Tafel.)

##### I.

Auf dem früheren Pferdemarkt-Platz zwischen der verlängerten Bundesgasse und der neuen römisch-katholischen Dreifaltigkeitskirche<sup>1)</sup> erhebt sich seit Ende 1898 das neue Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern. Das Gebäude schliesst mit seiner Hauptfront die davor liegenden grossen öffentlichen Anlagen, welche gegen Süden von der kleinen Schanzenpromenade, gegen Norden durch die verlängerte Bundesgasse und gegen Osten durch den Bernerhof begrenzt sind, gegen Westen ab.

Der Bauplatz misst 866 m<sup>2</sup>, die überbaute Grundfläche 750 m<sup>2</sup>. Laut Bauprogramm wurde ursprünglich der Ausbau des Erdgeschosses und des I. Stockes zu Geschäfts- und Bureauräumen, des II. und III. Stockes zu Wohnräumen verlangt. Diese Bestimmungen, sowie die exponierte Lage der Hauptfassade haben dazu geführt, dem Gebäude seine jetzige Gestalt zu geben. Die Vorschriften des Bauprogrammes sind kurz vor der Ausarbeitung der definitiven Baupläne noch etwas modifiziert worden, was jedoch der vorgeschrittenen Zeit wegen keine wesentlichen Veränderungen des Gebäude-Charakters veranlasste.

Das Erdgeschoss und der I. Stock werden nun im südlichen Gebäudeteil und im Mittelbau von der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft als Geschäfts- bzw. Verwaltungsräume benützt. Der nördliche Gebäudeteil ist in diesen beiden Stockwerken für eine spätere Ausdehnung

<sup>1)</sup> S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXV Nr. 2, 3 und 7.







Verwaltungsgebäude der Schweizerischen Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: *Lindt & Hünérwadel* in Bern.

Hauptfassade.

Seite / page

114 (3)

leer / vide /  
blank

Anwendung gefunden hat. Eine Uferböschung mit Cement-Erdankern hat sich infolge der angeordneten und mit Dachpappe geschlossenen Ausgleichlagen seit zwei Jahren gut gehalten. Besonders interessant gestaltete sich die Erbauung eines Wehrs von 28 m Spannweite, wo durch Einlage von Winkelleisen, unter gleichzeitiger Verwendung von Flacheisen und Drahtgewebe als Gerippe der Betonkonstruktion, eine Verbindung der Zug- und Druckspannungen ausgeführt wurde. Bei den geschilderten Bauwerken war eine möglichst schnelle Bauausführung gefordert und diese liess sich durch Verwendung der Betonbauweise leicht erreichen.

Die Herstellung leichter flacher Dächer aus Cementbeton schilderte Herr Dir. F. Schott von Heidelberg. Man verwendet hierzu Beton aus 1 Teil Cement und 5 Teilen Kies, der direkt auf die gewöhnliche Holzbeschalung in einer Schicht von 1.0 bis 1.2 cm Stärke aufgetragen wird. Nach 14tägiger Erhärtung folgt ein Anstrich von Teer und Asphalt mit einer Lage ganz billiger Dachpappe. Solche Dächer stellen sich nicht teurer, als die üblichen Pappdächer, sie haben sich sehr gut bewährt und heben das unangenehme Verziehen und Werfen der Schalbretter sowie das dadurch hervorgerufene Undichtwerden der Pappe auf, indem sie eine Bewegung der Schalbretter unter der Betonschicht ohne Zerstörung der letzteren ermöglichen. Trotz des geringen Mehrgewichtes wird eine Verstärkung der Dachkonstruktion in den meisten Fällen nicht erforderlich sein.

Terrazzo-Fussböden und -Decken behandelte Herr Baumeister Lilienthal. Nach seinen Mitteilungen besteht das Charakteristische dieser Neuerung darin, dass Drahtnetze aus verzinktem Eisendraht über Träger oder Balken gespannt werden, so dass sie nach unten auf  $\frac{1}{10}$  der Spannweite durchhängen. Ueber diese Drahtnetze wird sodann erst eine Lage Papier ausgebreitet und werden die nach unten ausgebauchten Parzellen bis zur Höhe der Balken oder Träger mit Schlackenbeton im Mischungsverhältnis 1:10 ausgefüllt. Das Ganze wird schliesslich mit einer 3 cm starken, ebenen Cementbetonschicht aus 1 Teil Cement zu 5 Teilen Kies abgedeckt. Unter dem Terrazzoboden werden Decken beliebiger Konstruktion an den Balken oder Trägern befestigt. Der Terrazzo stellt somit einen fugenlosen Fussboden dar als Ersatz für Stakung und Fussbodenbretter und bietet besondere Vorteile durch seine Wasserdichtigkeit und grosse Tragfähigkeit, die auf 5000 kg pro m<sup>2</sup> angegeben wird.

Bezüglich der Herstellung grösserer rissfreier Betonflächen schilderte Dir. Schott, Heidelberg, ein Verfahren, darin bestehend, dass die ganze Fläche durch eingelegte elastische Fugen in mehrere kleine Flächen geteilt wird. Als Füllmasse dient Asphalt und Korkmehl und es erscheint einfacher, wenn infolge von Temperaturschwankungen die Fugen sich öffnen, neue Füllmasse einzubringen, als wie bisher die Risse in Betonflächen auszubessern.

Neue Reliefpläne und Reliefkarten von Prof. Becker in Zürich. Ein ungemein farbenreiches Bild bot die leider so kurze Ausstellung der neuesten, für die Pariser Weltausstellung bestimmten topographischen Arbeiten von Herrn Prof. F. Becker im Helmhaus Zürich. Es sind in Aquarellmanier behandelte Karten und Pläne, Kolossalbilder bis über 3 m Grösse, welche in täuschender Weise das Relief des betreffenden Terrainabschnittes wiedergeben und nicht verfehlen werden, auf den Ausstellungsbesucher einen starken Eindruck zu machen.

Ueber die Grundsätze, nach denen Karten gemalt werden sollen, lässt sich's gar verschiedener Meinung sein. Prof. Becker behält wohl Recht, wenn er sagt, dass es nicht angeht, eine Schablone aufzustellen und alles durch dieselbe wie durch ein kaudinisches Joch ziehen zu lassen, sondern dass es gut sei, über viele Methoden und viele Theorien zu verfügen, um je nach Masstab und Zweck der Karte die richtige zu wählen. Seine Ausstellung zeigte, dass ihm diese Methoden in reicher Zahl zur Verfügung stehen und er in jedem einzelnen Falle geschickt zu wählen wusste.

Die Karte des Kantons Graubünden (2,35 m. 3,15 m, Masstab 1:50 000) sollte nicht nur ein möglichst ansprechendes, sondern gleich-

zeitig übersichtliches Bild dieses reich gegliederten Alpenlandes bieten. Die Aufgabe war keine leichte und der Klippen waren viele zu meiden. Die Absicht ist glücklich dadurch erreicht worden, dass nach den Höhengestaltungen ein nach den Tiefen zu verstärktes Luftblau aufgetragen wurde, welches nun auf den ersten Blick die verschiedenen Höhenlagen der Thäler erkennen und die Gebirgsmassen übersichtlich und unzerrissen bestehen lässt. Das Bild ist somit hypsométrisch und landschaftlich gemalte Karte zugleich.

Die Albulakarte (1,25 m. 3,15 m, Masstab 1:1000) ist eine vorzügliche Darstellung der interessantesten Partie der Rhätischen Bahn mit ihrer Entwicklung unterhalb des Albula-Tunnels. Man sieht, wie sich das Bahntracé dem Terrain anschmiegt und aufsteigt, als ob man ein wirkliches Relief vor sich hätte.

Ebenfalls in kräftiger Aquarellmanier ist die Karte von Montreux

(1,44 m. 2,10 m), der südlich abfallenden Waadt-länderalpen und dem obern Teil des Genfersees gehalten; ein warmes, sonniges Bild jener begnadeten Gegend. Diese Karte ist dazu bestimmt, ein mit minutiöser Sorgfalt ausgearbeitetes Relief im Masstab 1:5000 als Erklärungsblatt zu begleiten.

Ein bemerkenswertes Gegenstück zu diesen in landschaftlichen Farben prangenden Bildern bietet ein Plan des Berninagebietes 1:10 000, welcher von wahrhaft monumentaler Wirkung ist. In

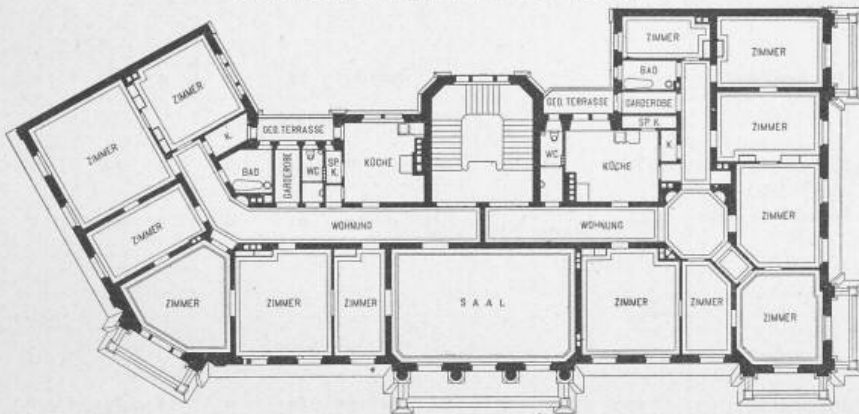
wenigen Tönen, nicht in eigentlichen Farben, gelangt die ebenmässig gegliederte, gewaltige Gebirgslandschaft in einer Art zur Darstellung, welche durch ihre Einfachheit und ihren vornehmen Geschmack grossen Eindruck hervorruft. Alle diese Arbeiten werden zweifellos die volle Beachtung der Ausstellungsbesucher, die der Fachleute besonders, auf sich zu lenken.

X. Imfeld.

Der Brand des «Théâtre-Français» in Paris am 8. März hat diese klassische Heimstätte der französischen Schauspielkunst zerstört. Das 1782 vom Architekten Louis an der Südwestseite des Palais Royal erbaute, 1806 von der «Comédie française» bezogene Haus bot in architektonischer Hinsicht kein besonderes Interesse, umsoweniger als die äussere Erscheinung des vierstöckigen, von Kollonnaden umzogenen Gebäudes seine Bestimmung kaum vermuten liess. Dagegen barg es zahlreiche wertvolle Kunstwerke und Reliquien, Gemälde, Statuen, Manuskripte, die für die Theatergeschichte Frankreichs von grosser Bedeutung sind und glücklicherweise grösstenteils gerettet wurden. Die Eingänge in der Rue St-Honoré und Rue Richelieu führten in ein Vestibül, von wo aus man über eine Treppe in den Zuschauerraum und die beiden Foyers gelangte. Das für das Publikum bestimmte Foyer bestand aus einem Saal und einer langen Galerie, das Künstlerfoyer aus einem Saal mit Nebenräumen. Opfer des Brandes ist leider eine junge Künstlerin geworden, Fräulein Jane Henriot, die u. W. mit der Sarah Bernhardt-Truppe am Zürcher Stadttheater gastiert hat. Man weiss, dass das Feuer auf der Bühne ausgebrochen ist, seine Ursache wurde aber bis jetzt nicht aufgeklärt; nach einer Version seien die Dekorationen durch überhitzte, schadhaft gewordene Heizkörper entzündet worden. Soviel steht immerhin fest, dass die Feuersicherheit des Theaters trotz dem 13 Jahre zurückliegenden, furchtbaren Brandunglück der Pariser «Opéra Comique» alles zu wünschen übrig liess und bei gefülltem Zuschauerraum, in der eine Stunde nach dem Brandausbruch vorgesehenen Matinée, eine ähnliche Katastrophe unvermeidlich gewesen wäre. Direktor Claretie hat selbst wiederholt auf die schlechte und rauchige Heizung aufmerksam gemacht; im Theaterschutz des Stadtrats wurden mehrere Male die Lücken der Schutzvorrichtungen hervorgehoben; der Eisenvorhang wurde nicht heruntergelassen, die Ueberschwemmungsrosen gaben kein Wasser. Vier Stockwerke waren auf eine einzige Treppe angewiesen, in den Ankleidezimmern der Mimen selbst prasselten im Winter lustige Holzfeuer, und wenn es sich um das Haarbrennen handelte, wurden allenthalben gefährliche Spirituslampen benutzt. Die Theaterfeuerwehr, die man allen Gefahren gewachsen hielt, bestand

## Verwaltungsgebäude der Schweiz. Mobiliar-Versicherungs-Gesellschaft in Bern.

Architekten: Lindt & Hünerwadel in Bern.



Grundriss vom II. Stock. 1:400.