

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 7

Artikel: Un monument historique en danger
Autor: Lambert, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-24772>

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: 13.01.2026

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

ihre Wasser ist sehr stark gips- und eisenhaltig. An Tunnelwasser sind am Nordportal im ganzen 196 Sek./l ausgetreten.

Im Stollen der Südseite erwies sich das Gebirge auch in dem Berichtsvierteljahr als wenig Wasser führend. Das Gesamtergebnis der in den drei Monaten erschlossenen Quellen erreichte kaum 60 Min./l. und ist allmählich noch viel tiefer zurückgegangen. Das Wasser ist stark gipshaltig und teilweise auch schwefelreich, derart, dass die Arbeiter durch das dem Wasser entströmende Schwefelwasserstoffgas, trotz der reichlichen Zufuhr frischer Luft, belästigt wurden. In der wasserführenden Zone, von Km. 3,800 bis 4,420 hat die Zunahme des Wassers früher begonnen als im Jahre 1903. Den tiefsten Stand hatten die Quellen mit 691 Sek./l am 4. April erreicht, während sie im Verlauf des Juni mit 1153 Sek./l fast genau das Maximum des Jahres 1903 erreicht haben. Dabei ist ihre Temperatur tiefer als im Vorjahr heruntergegangen, obgleich (wohl infolge der wärmeren umgebenden Luft) eine Erhöhung der Gesteinstemperatur beobachtet worden ist.

Für die Ventilation und Kühlung hat auf der Seite von Brig der grosse Ventilator, der mit 356 minutlichen Umdrehungen läuft, nach Messungen bei Km. 8,830 durchschnittlich 2359580 m³ Luft in 24 Stunden durch den Parallelstollen hineingepresst. Diese tritt durch den Querstollen bei Km. 10,104 in den Haupttunnel, wobei sie sich von 15,02 °C Anfangstemperatur auf 33 °C erwärmt hat. Der Betrieb des Stollenventilators bei Km. 10,104 ist, nach Abschluss der daselbst angebrachten Sicherheitstore am 28. Mai 1904 eingestellt worden. Die Kühlung der Luft findet im Parallelstollen in drei Stufen durch Zerstäuber statt, ebenso im Haupttunnel durch bei Km. 9,851, Km. 9,444, Km. 9,274 und Km. 8,729 aufgestellte Zerstäuber-Anlagen. An Druckwasser, bzw. an Motorwasser für den Betrieb der Kühlanlagen und an Kühlwasser sind 100 Sek./l eingeführt worden. Dasselbe hatte die Temperaturen von 7,8 °C bei den Pumpen, 11,0 °C bei Km. 8,874 und 15 °C bei Km. 10,100. — Auf der Seite von Iselle wurden nach den bei Km. 6,700 vorgenommenen Messungen durch die beiden mit 350 Umdrehungen laufenden Ventilatoren im Durchschnitt 2195400 m³ Luft von 14,5 °C in 24 Stunden durch den Parallelstollen eingeführt, die mit 25 °C durch den Querstollen bei Km. 8,500 in den Haupttunnel eintrat. Die daselbst aufgestellte Stollenventilations-Anlage lieferte in 24 Stunden 173500 m³ Luft vor Ort des Richtstollens I und 132200 m³ Luft vor Ort im Parallelstollen. Die Luft trat an den Arbeitsstellen mit 20,2 °C aus. Das in den Tunnel gepresste Druckwasser betrug 27 Sek./l; seine Temperatur stieg von 10,2 °C beim Maschinenhaus auf 20,2 °C bei der Stollenventilation und 20,5 °C beim Austritt aus den Bohrmaschinen. Der Querstollen bei Km. 4,714 wird erweitert, um eine durch ein 100 P.S. Lokomobil anzutreibende Zentrifugalpumpenanlage aufzunehmen, die mittelst in dem Querstollen Km. 4,400 zu schöpfendem Wasser zur Luftkühlung im Tunnel mitwirken soll.

Ueber die Lufttemperatur vor Ort gibt Tabelle V Aufschluss.

Tabelle V.

Mittlere Temperatur	Nordseite-Brieg		Südseite-Iselle	
	Richtstollen	Parallelstollen	Richtstollen	Parallelstollen
Während des Bohrens	31,3 °C	—	27,8 °C	27,3 °C
* d. Schutterung	31,8 °C	—	29,8 °C	29,2 °C
Höchste Temperatur	34,5 °C	—	30,5 °C	30,0 °C
Während d. Schutterung	34,5 °C	—	30,5 °C	30,0 °C

Als Höchsttemperatur an den Arbeitsstellen werden nordseits angegeben: 33 °C im Firststollen und 28 °C bis 32,5 °C bei der Mauerung, auf der Südseite entsprechend 29,5 °C bzw. 26,5 °C bis 29,5 °C.

In den Querstollen ist auf der Nordseite keine Veränderung eingetreten; auf der Südseite waren am 30. Juni 42 Querstollen von zusammen 609 m Länge erstellt, wovon 29 m im Berichtsvierteljahr.

Die Gesamtleistung an Mauerwerk ergibt sich aus

Tabelle VI.

Bezeichnung der Arbeiten	Nordseite-Brieg			Südseite-Iselle		
	Stand Ende März 1904	Stand Ende Juni 1904	Fortschritt	Stand Ende März 1904	Stand Ende Juni 1904	Fortschritt
Rechtsseitiges Widerlager .	m ³ 22360	m ³ 22816	m ³ 456	m ³ 17545	m ³ 18998	m ³ 1453
Linksseitiges " "	m ³ 19429	m ³ 19846	m ³ 417	m ³ 19835	m ³ 21436	m ³ 1601
Scheitelgewölbe	m ³ 44404	m ³ 45201	m ³ 797	m ³ 36425	m ³ 39333	m ³ 2908
Sohlengewölbe	m ³ 2999	m ³ 3265	m ³ 266	m ³ 3108	m ³ 3345	m ³ 237
Kanal	m ³ 8700	m ³ 8700	m ³ —	m ³ 7555	m ³ 9638	m ³ 2083
Zentrale Ausweichstelle .	m ³ 2649	m ³ 4861	m ³ 2212	m ³ —	m ³ —	m ³ —
Gesamtausmass .	m ³ 100541	m ³ 104689	m ³ 4148	m ³ 84468	m ³ 92750	m ³ 8282

An Mauerungsarbeiten waren mit Schluss des ersten Halbjahres 1904 vollendet: Auf der Nordseite die beiden Widerlager auf 9585 m und das Scheitelgewölbe auf 9561 m Länge, sowie 1020 m Sohlengewölbe, auf der Südseite beide Widerlager auf 7660 m, das Scheitelgewölbe auf 7640 m Länge und 670 m Sohlengewölbe.

Die tägliche Durchschnittsleistung belief sich für die nördliche Seite auf 151 m³ Aushub, mit einem Dynamitverbrauch im Mittel von täglich 175 kg, und 55 m³ Mauerwerk; die entsprechenden Werte für die Südseite betragen 301 m³ Aushub, 527 kg Dynamitverbrauch und 99 m³ Mauerwerk.

Unter den 127 Unfällen, die auf der Nordseite, und den 213, die auf der Südseite zur Anzeige gelangten, war kein schwerer zu verzeichnen.

Un monument historique en danger.¹⁾

La pétition de la société suisse pour la conservation des monuments historiques, adressée au conseil municipal de la ville de Berne est sans doute la plus importante parmi les nombreuses manifestations qui se sont produites contre le projet de démolition de l'ancien Musée historique à Berne. Nous recommandons la lecture de ce document à tous ceux qui s'intéressent à l'art de notre pays.

Il est extrêmement curieux de constater que dans une question aussi grave que celle de la suppression du chef-d'œuvre de Nicolas Sprunglin, question d'un intérêt si général qu'elle soulève de toutes parts des protestations indignées, une espèce de parti pris suspect empêche les corporations compétentes d'étudier loyalement des propositions sérieuses permettant de conserver l'édifice en danger et avec lui un ensemble d'une incomparable harmonie.

Nous voulons parler de celle que Monsieur Gobat, Directeur de l'instruction publique du Canton de Berne a faite; elle nous paraît être la solution par excellence de la question et n'a cependant pas même été discutée par le conseil de bourgeoisie. Monsieur Gobat étant un connaisseur éclairé des circonstances bernoises, il y a dans ce refus d'approfondir son projet quelque chose de singulièrement louche. Voici en quoi consistait cette proposition qui a toutes nos sympathies et qui pourrait encore être prise en très sérieuse considération avant de commettre un acte de vandalisme irréparable:

«Transformer la bibliothèque en casino, ne pas prolonger la Herren-gasse mais conserver pour le jardin tout l'emplacement devant la bibliothèque, y compris la vieille université, et conserver aussi le musée qui pourrait servir de dépendance au casino. Construire une bibliothèque dans les environs de la nouvelle université.»

Voici donc un projet consistant à tirer parti des beautés existantes et non à les supprimer, permettant de restaurer en les utilisant des bâtiments du plus grand intérêt architectural, rendant plausible à la masse les frais de restauration; car il faut craindre qu'elle ne considère comme pure perte un sacrifice à une question esthétique qui ne la concerne pas; et cette proposition émanant d'un homme éminemment qualifié pour la soutenir n'est pas même discutée! Il est pourtant certain que le musée formerait une dépendance idéale du casino, que la prolongation de la Herren-gasse, qui au dire d'experts n'est pas nécessaire, ferait une trouée déplorable et ôterait toute son intimité à cette place charmante; il est également hors de doute que la création d'une nouvelle bibliothèque serait la meilleure solution, car pour ce service là, il faut avant tout tenir compte des exigences modernes et de la sûreté.

Nous sommes certains qu'il doit se trouver à Berne un groupe d'hommes soucieux des intérêts artistiques de leur pays, architectes, artistes, amateurs des belles choses et des vieux souvenirs, qui trouvera les moyens d'exiger un examen sérieux et désintéressé de ce projet pratique et en même temps hautement esthétique.

A. Lambert.

Miscellanea.

Strassendurchbruchspläne in London. Der Londoner Traffic-Commission wurde nach Mitteilungen der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, von Mr. Meik der Plan der Anlage zweier, ungefähr zehn Kilometer langer Strassenzüge unterbreitet, die in süd-nördlicher und ost-westlicher Richtung die Bahnhöfe Londons und die Hauptverkehrs-kreuzungen zu berühren hätten. Beide Durchbrüche sind als übereinander angelegte Doppelstrassen gedacht, wobei der schwere, langsamere Verkehr auf die untere Strasse, der Durchgangs- und Schnellverkehr auf das darüber liegende Stockwerk geleitet werden sollen. Auch Raum für elektrische

¹⁾ Bd. XLIII S. 275 und 296, Bd. XLIV S. 13 und 71.