Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 41/42 (1903)
Heft: 13

Artikel: Eine Publikation heimischer Baudenkmäler
Autor: B.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-24044

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: 13.07.2025

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

Eine Publikation heimischer Baudenkmäler.

Die Darstellung der hervorragenderen Gebäude einer Stadt kann in zweierlei Art geschehen. Entweder in rein historischem und künstlerischem Sinn, wobei einem wissenschaftlich beschreibenden Text malerische Darstellungen der betreffenden Objekte zur Seite gestellt werden oder aber in historisch und technischer Hinsicht, wenn neben der geschichtlichen Beschreibung auf den praktischen, technischen Wert der zu behandelnden Baudenkmäler das Hauptgewicht gelegt wird. Kann dann noch durch einige malerische Ansichten auch die Wirkung des Gebäudes in seiner Umgebung vorgeführt werden, so dürfte eine derartige Publikation allen gerechten Ansprüchen genügen. Leider ist in den massgebenden Kreisen, so z. B. auch bei den im Auftrage der Eidgenössischen Landesmuseums-Kommission herausgegebenen Beiträgen zur Statistik schweizerischer Kunstdenkmäler, die Ueberzeugung noch lange nicht genügend durchgedrungen, dass letztgenannte Behandlung bei der Veröffentlichung von Kunstwerken und vor allem von Baudenkmälern die einzig richtige ist, falls wirklich ein praktischer Zweck mit der Publikation verbunden und als Endziel die Weiterbildung unserer Architekten und Handwerker an alten nachahmenswerten Werken der Heimat angestrebt wird.

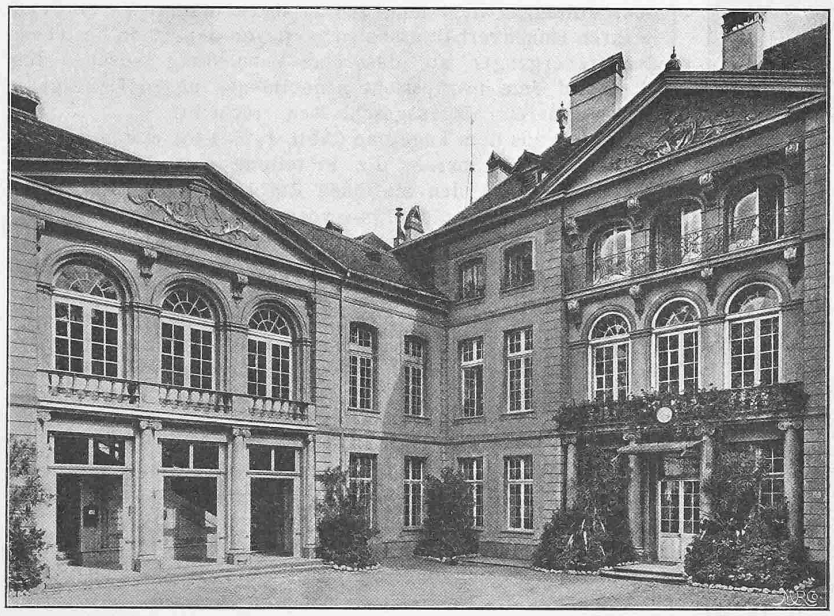

Abb. 3. Der Erlacher Hof in Bern, erbaut 1752.

Ein rein historischer Text wird nur von Historikern und sich mit historischen Studien beschäftigenden Liebhabern gelesen und gewürdigt werden; Bilder von rein malerischer Auffassung und Darstellung haben ganz andere Zwecke, die ja wohl auch nützlich und erstrebenswert aber nicht intensiv genug erscheinen. Soll daher eine derartige Publikation einen bleibenden Nutzen und ausgibigen Erfolg erzielen, so ist es unbedingt notwendig vor allem *praktische* Rücksichten zu betonen. Es müssen abgesehen von kurzen historischen Angaben im Text auch Nachrichten über die Bauart, das Material und etwelche bemerkenswerte Konstruktionen gegeben und neben hübschen Bildern und wenigen, zum Verständnis absolut notwendigen Grundrissen vollständige Grundpläne samt geometrischen Ansichten, Schnitten und vor allem Details in annehmbaren Masstäben veröffentlicht werden. Das erfordert allerdings viel Zeit, ein Heranziehen von gewandten und geschulten *Fachleuten* als gleichberechtigte Mitarbeiter der Historiker und bedeutend mehr Mittel; aber ein solches Werk würde auch brauchbar sein und nicht nur als Geschenkliteratur den Bücherschrank oder Salontisch zieren.

Auch bei der uns vorliegenden Publikation über die Städte Bern und Zürich[1]) scheint auf die oben angegebenen Grundsätze zu wenig Gewicht gelegt worden zu sein. Zwar ist es gelungen, zumal in Bern, aus der Fülle des vorhandenen mit feinem Verständnis das richtige herauszugreifen; aber um wie viel würde die Veröffentlichung gewonnen haben, wenn den photographischen Aufnahmen auch geometrische zur Seite gestellt und die ziemlich dürftigen textlichen Notizen durch Angaben in obigem Sinne erweitert worden wären. Trotzdem ist die Publikation auch so mit Dank aufzunehmen und zu begrüssen, da sie auf gar vieles aufmerksam macht, was für manchen verborgen und unbeachtet sein Dasein fristete.

Wir haben uns, um Proben der ganz vortrefflich hergestellten Tafeln zu geben, auf die Wiedergabe einiger weniger bekannter Bauten Berns beschränkt, die so recht die Kraft und Originalität der dort im 17. und 18. Jahrhundert heimischen bürgerlichen Bauart wiedergeben.

Abbildung 1 stellt zwei Häuser in der Gerechtigkeitsgasse dar; zunächst das *Haus zum Distelzwang*, das von der Gesellschaft „zum Narren", einer Vereinigung des Berner Adels, bewohnt wurde. Die einfache aber ungemein vornehme Fassade entstand um 1670 während die Inschrift „Pro Deo et Patria" und die kriegerischen Embleme wohl ein Jahrhundert später angebracht worden sein mögen. Das daneben stehende Haus ist wahrscheinlich von *Niklaus Sprüngli* (1725—1801), dem Erbauer des Naturhistorischen Museums, für die Familie *von Sinner* erbaut worden. Es erscheint „eleganter aber nicht vornehmer" als der Distelzwang.

Schon aus französischen, Pariser Architekturmotiven zusammengesetzt, aber in der Gesamtwirkung doch noch den Berner Grundzug wahrend, zeigt sich das wohl ebenfalls von *Sprüngli* erbaute Haus der Familie *Marcuard* (Abb. 2, S. 153) in der Amtshausgasse, während der Erlacher Hof (Abb. 3), als Nachbildung der Pariser Hotels, die Reihen der Berner Häuser durchbricht. Wie der Grundriss (Abb. 4) zeigt, war der Architekt — vielleicht *H. J. Jenner* (1710-1770) oder *Erasmus Ritter* (1726—1805), da-

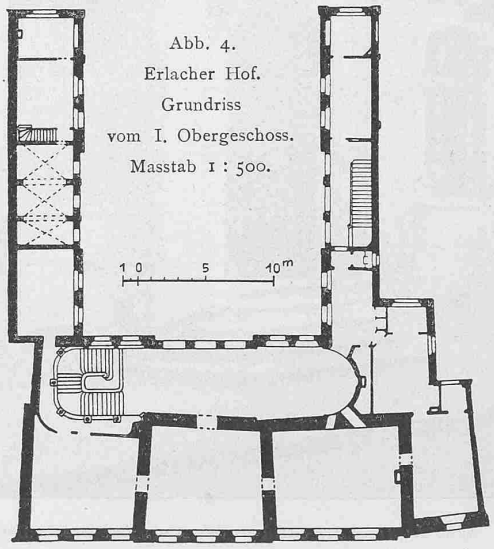

Abb. 4. Erlacher Hof. Grundriss vom I. Obergeschoss. Masstab 1 : 500.

[1]) Historische Städtebilder. Serie I, Heft 4. Bern, Zürich. Herausgegeben von Cornelius Gurlitt. Verlag von Wasmuth Berlin, nach dessen Tafeln wir mit gütiger Erlaubnis des Herausgebers die nachfolgenden Abbildungen hergestellt haben (Vgl. Literatur S. 160).

mals die bedeutendsten Baumeister der Stadt — an das schon vorhandene und zu erhaltende Hauptgebäude gebunden, baute davor das Vestibül, die interessante Treppe mit ihrem Säulenumgang im Obergeschoss, sowie den Vorsaal mit seinem halbkreisförmigen Abschluss und umschloss den Ehrenhof mit weit vorgestreckten Flügelbauten und einem Gitterwerk an der Strasse. Die Feinheit und vornehme Architektur des Aufbaus dieses für die Erben des kaiserlichen Feldherrn und Stadtschultheissen, Grafen Hieronymus von Erlach († 1748) 1752 erbauten Palais lassen die Schule der Pariser Bauakademie und die ernsteste Absicht erkennen, „durch höchste Feinheit im Abwägen der Massen zu wirken."

Um schliesslich auch eine Probe der Text-Illustrationen zu geben, lassen wir ein Detail vom Portale des von den Baumeistern *Hans Heinrich Holzhalb* und *Johann Schaufelberger* 1694—1698 erbauten *Zürcher Rathauses* (Abb. 5, S. 157) folgen, das nach einem Riss von *Ceruto* in Lugano errichtet wurde.

Je mehr die charakteristischen Stadtbilder in der Zeiten raschem Getriebe verblassen, um so wichtiger ist es, den schaffenden Architekten und Handwerker immer wieder auf die alten Denkmäler aufmerksam zu machen, falls heimische und volkstümliche Bauweise und Art nicht ganz verloren gehen sollen. Dass vorliegendes Werk trotz seines sonst rein historischen und kulturgeschichtlichen Charakters gleichwohl auch nach dieser Seite hin reiche Anregung gibt, ist ein weiteres und nicht hoch genug einzuschätzendes Verdienst des Herausgebers und Verlegers. Und wenn wir auch im Stillen gewünscht hätten, eine noch stärkere Betonung der praktischen und technischen Gesichtspunkte in der Arbeit zu finden, so sind wir doch zufrieden, dass der Behandlung wenigstens des *vornehmeren* Bürgerhauses Raum und so würdiges Gewand gegeben würde. Es ist das immerhin ein beachtenswerter Anfang, der vielleicht manchen Architekten und Baumeister auf all das Schöne, Heimatliche aufmerksam macht, an dem er sonst achtlos vorüber gegangen, und ihn anregt, dieser Fährte weiter zu folgen. Er wird dann finden, dass auch das *einfachere* alte Haus im Aeussern und besonders im Innern gar manches birgt, was als Vorbild dienen kann, nicht zu vergessen der entzückenden Landhäuser der alten Berner, die noch einen fast unberührten Schatz guter Architektur darstellen. *Dr. B.*

Eine Publikation heimischer Baudenkmäler.

Abb. 1. Das Haus «zum Distelzwang» und das Haus der Familie von Sinner in der Gerechtigkeitsgasse in Bern.

Wanderungen durch die Bretagne.

Von Architekt *Adolf Tièche* jun. in Bern.

(Mit einer Tafel.)

I.

Nach meinem letzten zweijährigen Aufenthalt in Paris, während dessen ich die Stadt mit ihren Prunkbauten der vorigen Jahrhunderte daneben aber auch das mittelalterliche Paris mit seinen malerischen alten Türmen und engen Gassen vielfach durchforscht hatte [1]), zog es mich fort, auch das übrige Frankreich zu durchstreifen und kennen zu lernen. Im Juni und Juli durchreiste ich damals zunächst die Gegend der „Loire" mit all ihren schönen Schlössern, sah Chambord, Amboise, Châteaudun und eine Anzahl anderer Herrensitze, deren Gesamtansichten und malerische Höfe ich in Aquarellen, deren zum Teil bekannte und berühmte Details, wie die Schlosstreppe von Blois, ich in meinen Skizzenbüchern mitnahm.

Die Loire ist schön, aber zu besucht und da das Unbekannte lockt, zog mich die „Bretagne", von der ich im Pariser Salon hie und da Gemälde und Zeichnungen gesehen hatte, mächtig an. Auch in der Bibliothek des Ateliers, dessen Schüler ich war, fand ich Abbildungen von Bauwerken aus jenen Gegenden, die mir durch ihre charakteristische Eigenart auffielen. Nach Erkundigung auf dem Bureau des „Touring Club de France", der dem Reisenden in Frankreich durch seine Angaben höchst wertvolle Dienste leistet, stellte ich mir meine Reiseroute zusammen, die mich über Chartres nach Rennes und über Ploërmel, Vannes an das Meer führte. Das zwischen Chartres und Rennes bereits in der Bretagne gelegene *Vitré* darf dabei nicht unerwähnt bleiben, weil es mit Fug und Recht den Namen „das französische Rotenburg" verdient. Es ist der malerischeste Ort, den ich je gesehen, und von Fremden noch wenig überschwemmt. In den engen Strassen berühren sich die spitzen Giebel der altersschwachen Häuser fast, und die Silhouette des alten Städtchens, in der sich Turm an Turm reiht, ist von wunderbarer Wirkung. Nach Besichtigung der nächstgelegenen Städte und Schlösser, so des schönen Schlosses „Josselin", kam ich nach acht Tagen an das Meer, an die Küste von Guiberon. Zu beiden Seiten bespülen die Wogen den schmalen Eisenbahndamm, der

[1]) Die Ergebnisse dieses Aufenthaltes waren im Berner Kunstmuseum im Februar dieses Jahres ausgestellt (Band XLI, S. 90).

Eine Publikation heimischer Baudenkmäler.

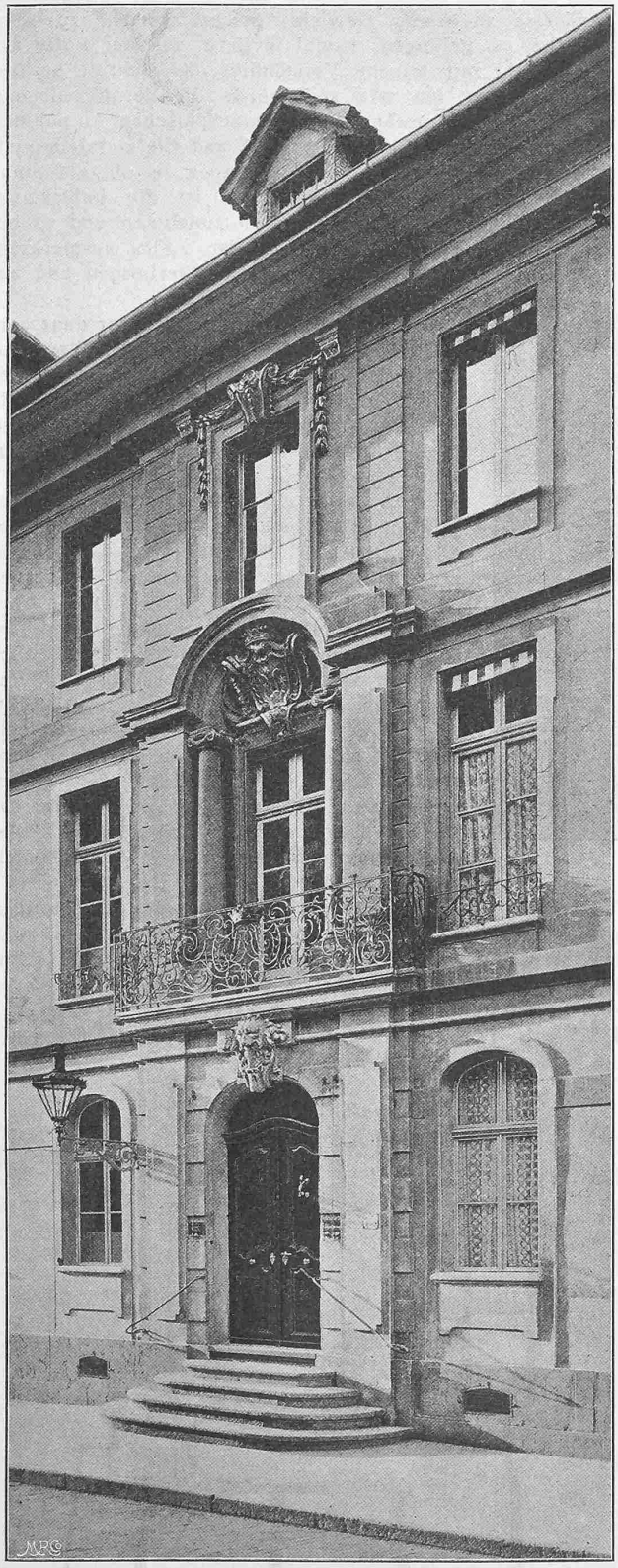

Abb. 2. Haus Marcuard in der Amtshausgasse in Bern.

Für die Linie über Voltaggio stehen hiefür zur Verfügung 19 Stunden = 1140 Min.

Hievon gehen ab für die Beförderung
von 6 Eilzügen zu 18 Min. = 108 Min.
„ 5 Lokalzügen zu 25 „ = 125 „ 233 Min.

Bleiben für die Beförderung der Lastzüge 907 Min.
welche Zeit genügt für 907 : 54 = 26 Züge zu 49 Wagen = 1274 Wagen.

Für die Linie über Rigoroso ergibt eine ähnliche Berechnung 1040 Wagen täglich.

Unter der Annahme, dass auf den beiden projektierten Linien eine bestimmte, gleiche Anzahl von Personen- und Lokalzügen verkehren sollen, steht daher die Leistungsfähigkeit der direkten Linie über Rigoroso hinter derjenigen der Linie über Voltaggio um täglich 234 Wagen zurück. Dagegen hat die erstgenannte, kürzeste Linie den Vorteil, dass infolge sowohl ihrer Höhenlage als horizontalen Entwicklung eine Verbindung mit den bestehenden Linien ohne erhebliche Schwierigkeiten durchzuführen wäre. Die Linie über Voltaggio liegt hingegen in ihrem ganzen Verlauf und in ihren Höhenverhältnissen so weit von den schon bestehenden Uebergängen ab, dass eine Verbindung zwischen den alten und dem in Aussicht genommenen neuen Uebergang von vornherein als ausgeschlossen erscheint.

Wie aus dem Lageplan (Abb. 1, S. 150) ersichtlich, ist bei der erstern bereits die Erstellung einer Verbindungsstrecke zwischen den Stationen Rigoroso der projektierten und Serravalle der alten Linie vorgesehen; eine weitere Verbindung zwischen der bestehenden Station Arquata und der zukünftigen von Stazzano wäre ohne Schwierigkeit durch eine kleine eingeschobene Teilstrecke von 4,3 *km* Länge und 11 ‰ Steigung zu bewerkstelligen.

Durch diese doppelte Verbindung der alten mit der neuen Linie wäre es ermöglicht, den Lokalverkehr zwischen den nördlich und südlich der Wasserscheide liegenden Stationen auf die alte Linie abzuleiten und den Personenverkehr durch den tiefliegenden Haupttunnel der projektierten direkten Linie auf 6 Eilzüge zu beschränken, während die ursprünglich für den Lokalverkehr in Aussicht genommenen Durchfahrtszeiten im Tunnel nun für den Frachtverkehr verfügbar würden.

Bei der Annahme von täglich 18 Stunden freier Benützungszeit des Tunnels, einer Durchfahrtszeit von 20 Min. für jeden der 6 Eilzüge und von 39 Min. für jeden Güterzug würde sich die Zahl der durch den Tunnel zu befördernden Güterzüge auf 24, und die entsprechende Waggonzahl, den Zug zu 52 Wagen angenommen, auf 1248 stellen, was ungefähr der für den Tunnel Isoverde-Voltaggio berechneten Waggonzahl (1274) entspricht.

Unter der Annahme, der ganze Verkehr auf den alten und neuen Linien werde nach dem Grundsatz des Fahrens auf Stations-Distanz durchgeführt, berechnet sich die Gesamtleistungsfähigkeit der beiden alten Linien mit einer der beiden projektierten zusammen wie folgt:

mit der Linie über Voltaggio = 1600 + 1274 = 2874 Wagen
» » » » Rigoroso = 1600 + 1248 = 2848 »

Das Ergebnis ist demnach für beide Gruppen ungefähr dasselbe; der kleine, zu gunsten der Linie über Voltaggio sich herausstellende Ueberschuss von 26 Wagen täglich, eine Folge der grössern Länge der massgebenden Strecke der Linie über Rigoroso (15,9 *km*) gegenüber derjenigen der Linie über Voltaggio (12,1 *km*), wird aber nicht nur verschwinden, sondern sich zuverlässig in vermehrtem Masse auf Seiten der in Bezug auf die vorkommenden Steigungen und auf die Anzahl, Gesamtlänge und Krümmung der Kurven viel günstigern Linie über Rigoroso ergeben, sobald der gegenwärtig für den Verkehr noch in Kraft stehende Grundsatz des Fahrens auf Stations-Distanz einer den wachsenden Verkehrsbedürfnissen besser angepassten Art des Zugsförderungsbetriebes Platz gemacht haben wird.

In den vorstehenden Untersuchungen und Berechnungen wurde stets die Leistungsfähigkeit der einzelnen Bahnlinien und Liniengruppen nur bezüglich der Bergfahrt der Personen- und Güterzüge festgestellt; für die Fahrten in umgekehrter Richtung übersteigt die betreffende Leistungsfähigkeit bei weitem die Anforderungen des Verkehrs, denn einerseits werden bei der Talfahrt die steilsten Strecken in der Richtung des Gefälles zurückgelegt, anderseits enthalten die südwärts fahrenden Züge stets eine grosse Anzahl leerer Wagen, können daher eine viel grössere Menge Achsen befördern, als die von Genua herkommenden Züge.

(Forts. folgt.)

laufende Untersuchung sämtlicher in der Schweiz zur Verwendung kommender Brennstoffe, und zwar sowohl der festen, wie Kohlen, Briketts, Koks, Torf, Hölzer, wie auch der flüssigen (Naphtha, Petroleum) und der Heizgase, Wassergas, Dowsongas u. s. f.

Die Untersuchung wird sich erstrecken auf die chemische Prüfung der Heizstoffe und die Ermittlung der Heizwerte derselben, bei Briketts ausserdem auf deren Festigkeit bei gewöhnlicher Temperatur und im Feuer. Zur Lösung verschiedener, die Praxis betreffender Fragen wird es als nützlich erachtet, neben der kalorimetrischen Bestimmung des Brennwertes von Kohlen und Briketts von Zeit zu Zeit auch Verdampfungsversuche im grossen auszuführen. Dies wird zweckmässigerweise durch Herbeiziehung des Maschinenlaboratoriums des eidgenössischen Polytechnikums, welchem bereits ein stationärer Dampfkessel zur Verfügung steht, zu den Arbeiten der geplanten Prüfungsanstalt für Brennmaterialien geschehen können. Dabei wird es, um auch den Bedürfnissen der Eisenbahnen Rechnung zu tragen, nötig sein, im genannten Maschinenlaboratorium einen geeigneten Lokomotivkessel aufzustellen, mit den erforderlichen Einrichtungen, um ihn unter möglichst gleichen Verhältnissen wie im Bahnbetrieb arbeiten lassen zu können. Damit wird das Maschinenlaboratorium gleichzeitig eine willkommene Ergänzung der zu Lehr- und Instruktionszwecken bestimmten Einrichtungen erfahren, die geeignet ist, das Studium weiterer wichtiger Fragen technischer Natur wesentlich zu fördern.

2. Als Lehrinstitut wird die Anstalt die Ausbildung der zukünftigen Industriellen des Landes in theoretischer und angewandter Thermochemie zu pflegen haben. Es sollen daselbst Kurse für Chemiker und Ingenieure abgehalten werden über Probeentnahmen und Untersuchung der verschiedensten Brennstoffe.

3. Die wissenschaftliche Tätigkeit soll sich befassen mit dem vergleichenden Studium sämtlicher Apparate und Methoden zur Bestimmung von Verbrennungswärmen, sowie der übrigen Eigenschaften der Brennstoffe; mit der Erforschung der Natur der letztern; mit dem Studium des Zusammenhangs zwischen der chemischen Zusammensetzung der Kohlenaschen und ihrer Schmelzbarkeit; ferner mit der Pflege der reinen Thermochemie.

Als Ziele der projektierten Anstalt sind zu bezeichnen: 1. die Feststellung des wirtschaftlichen Wertes der verschiedenen Brennstoffe für die Schweiz; 2. die Verbreitung der gewonnenen Erkenntnis im Publikum durch periodische Veröffentlichungen; 3. Auskunfterteilung an jedermann über die Eigenschaften der im Handel vorkommenden Kohlensorten; 4. Aufsuchung neuer Bezugsquellen für Brennstoffe.

Die Einrichtung des neuen Institutes ist gedacht ähnlich wie diejenige der Materialprüfungsanstalt als besonderer Annex des eidgenössischen Polytechnikums. Sie soll aus Bundesmitteln geschaffen und mit den nötigen Räumlichkeiten, Maschinen, Apparaten und sonstigen Einrichtungen ausgestattet werden. Die Hauptinteressenten, Industrie und Verkehrsanstalten, sollen eine bestimmte Anzahl Untersuchungsaufträge jährlich garantieren behufs Ermöglichung eines kontinuierlichen Betriebes. Der Bund soll einen jährlichen Zuschuss geben, damit jedermann zu billigen Taxen Brennstoffe auf ihren Wert prüfen lassen könne. Ausserdem ist die periodische Abhaltung von mehrtägigen Kursen für Heizer und mit der Probeentnahme von Kohlen und Briketts betraute Bahnbeamte in Aussicht genommen.

In Verbindung mit dem geplanten Anbau an das eidg. Chemiegebäude dürften sich die nötigen Räumlichkeiten für das projektierte Institut am billigsten erstellen lassen.

Die eidgenössische Prüfungsanstalt für Brennstoffe soll also in sich begreifen: 1. eine Prüfungsstation und 2. ein thermochemisches Laboratorium für Unterrichts- und wissenschaftliche Zwecke. Letzteres existiert schon seit 10 Jahren. Das vorliegende Projekt bedeutet also streng genommen nur eine Erweiterung einer bereits bestehenden Einrichtung.

Was das berggewerkschaftliche Laboratorium für Rheinland und Westfalen und das fiskalische Laboratorium in Saarbrücken für den Saarbezirk bedeuten, soll das zu gründende Institut für die Schweiz leisten; mit dem Unterschiede jedoch, dass die beiden zuerst genannten den Interessen der Kohlenproduzenten dienen, während die neue Anstalt in einem Lande, das keine Kohlen produziert, den Kohlenkonsumenten zur Seite stehen soll.

Bebauungsplan für Florenz.

Der Erwägung, dass auch die alten berühmten Kunststätten Italiens sich nicht ganz den Forderungen der modernen Kultur verschliessen können und vor allem für bequeme und gute Verkehrsmittel und Wege sorgen müssen, ist schon manches Opfer aus dem grossen Kunstschatze gebracht

Eine Publikation heimischer Baudenkmäler.

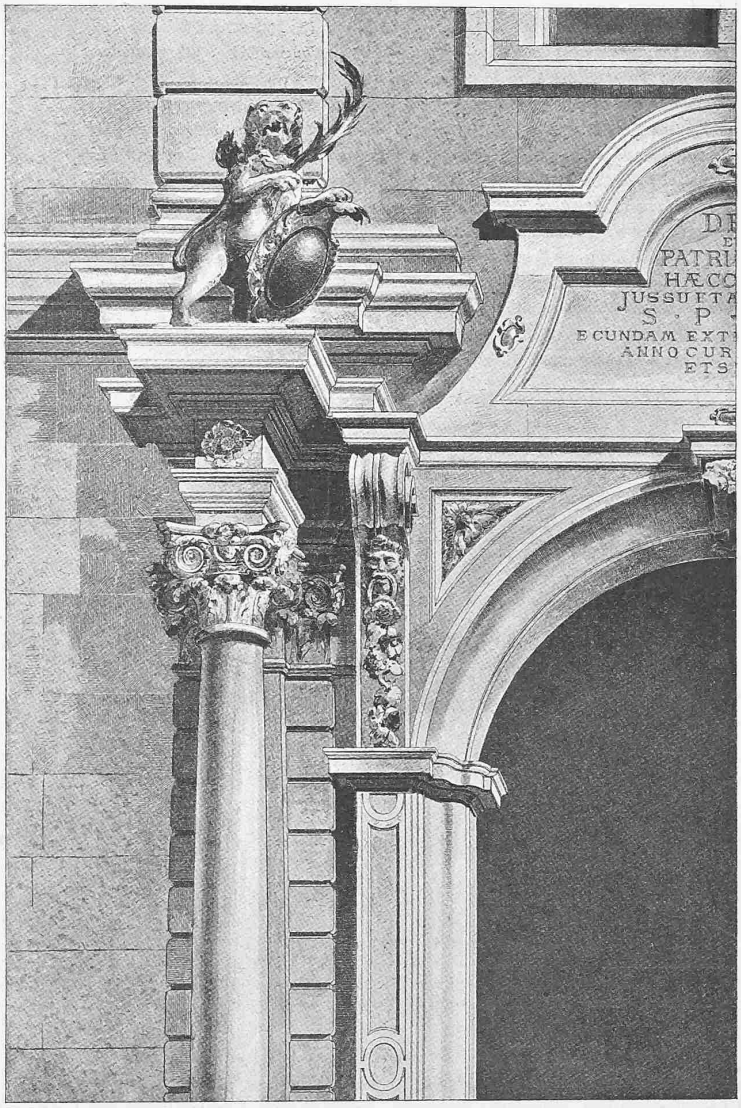

Abb. 5. Detail vom Hauptportal des Rathauses in Zürich.

worden, bis man fand, dass auch hier Modernisierung und Konservierung mit gutem Willen leicht zu vereinigen seien.

Für Florenz gibt es in dieser Hinsicht, nachdem vor Jahren das Ghetto leider einfach abgerissen worden war, noch zwei Fragen von Bedeutung. Zunächst handelt es sich um die Sanierung des jenseitigen *Arnoviertels*, des Quartiers, das man gemeinhin als das von «*San Frediano*» bezeichnet, trotzdem dies nur einen Teil des weit grösseren Viertels «*Oltrarno*» ausmacht und andererseits um die Frage, wie eine passende Verbindung zwischen dem «*Ponte vecchio*» und dem modernen Zentrum der Stadt hergestellt werden könne. Der Magistrat hatte beschlossen zur Entlastung jener alten Strasse, welche die ganze Stadt vom Ponte vecchio bis zur Porta San Gallo, dem nördlichsten Tore, durchzieht, eine neue Verbindungsader quer nach der Piazza V. Emanuele zu schaffen, ohne zu berücksichtigen, dass diese neue Strasse gewaltsam jenes alte Viertel aus der Zeit der Mediceer durchbrechen und schwere Opfer fordern würde. Die «Associazione per la difesa di Firenze antica» legte sich ins Mittel und bewirkte, dass von dem gefassten Beschluss Abstand genommen und von der «R. Accademia delle arti del disegno» eine auch von uns (Bd. XXXVIII, S. 129, Bd. XLI, S. 179) erwähnte Konkurrenz über diese beiden Haupt-