

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Zu Gottfried Sempers hundertstem Geburtstag  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-24080>

### **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:** 26.11.2024

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

von Theodor Fischer als die künstlerisch reifste Leistung auf diesem Gebiete bezeichnet werden darf. Die Erweiterungen des Stadtgebietes an sich sind wegen ihres grossen Umfangs ganz besonders bemerkenswert bei Bremen, Dresden, Frankfurt a. M., Leipzig und Strassburg. Nürnberg bietet zwei erfreuliche Beispiele von Strassenauslässen aus Verkehrsrücksichten, wobei in feiner, künstlerischer Weise mit Erhaltung der alten Türme (Weisser Turm und Lauferschlagturm) schöne Stadtbilder erreicht wurden. Höchst interessant waren acht Uebersichtspläne von Bonn, die eine klare Uebersicht über die geschichtliche Entwicklung der Stadt von der römischen Zeit bis 1903 gaben und die Darstellung des Durchbruchs der König Johannstrasse zu Dresden, welche die notwendige Verbindung der innern Altstadt mit der Ostvorstadt veranschaulichte. Auf dem zumeist nicht sehr erfreulichen Gebiete der Freilegungen bot die Nikolaikirche in Stralsund ein warnendes Beispiel, während die Freilegung des Schlosses in Königsberg mit hübschem Blick auf den Schlossteich grössern Erfolg zu versprechen scheint. Ins Auge fielen ferner die prächtigen Panoramen Kölns, die Modelle alter und neuer Bauwerke Mannheims und das grosse Relief Stuttgarts.

Untergruppe B behandelte das Gebiet der *Baupolizei*, während in Untergruppe C die Bestrebungen zur Schaffung billiger Wohnungen vorgeführt wurden, allerdings ohne das Gebiet erschöpfend zu erläutern, obschon 20 Städte hier ausgestellt hatten. In den Vordergrund trat allein die bedeutende Unternehmung der H. J. Meyerschen Wohnungshäuser in Leipzig. Es sind dies drei grosse Häuserblocks in Leipzig-Lindenau, Eutritsch und in Reudnitz, die leider nur zu sehr an „Mietskasernen“ erinnern und wohl leicht und ohne Baukostenerhöhung eine andere, ansprechendere Gliederung hätten erhalten können.

Abteilung III war der Fürsorge der Gemeinden für öffentliche Kunst gewidmet und in die Untergruppen Architektur, Malerei und graphische Künste, Bildnerei, Edelmetallkunst und Verschiedenes gegliedert.

Unter den städtischen Gebäuden standen die Rathhäuser an erster Stelle. Zahlreiche alte Rathhäuser wurden in Abbildungen ausgestellt, darunter als älteste die zu Aachen und Dortmund (beide erneuert); weiter aus gotischer Zeit die zu Hildesheim, Münster, Stralsund, Breslau, Göttingen und aus der Renaissancezeit jene zu Altenburg, Augsburg, Bremen, Lübek, Köln und Danzig. Nicht minder zahlreich waren die neuen Rathhäuser vertreten, da das rasche Wachstum der deutschen Städte in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Neubauten hervorgerufen hat. So das gotische Rathaus zu St. Johann a. d. Saar von Professor *von Hauberrisser* in München, das Rathaus zu Lignitz und das zu Bielefeld, wobei bei den beiden letztern mit trefflich durchempfundenen alten Formen in Verbindung mit den Nachbargebäuden ungemein malerische Wirkungen erzielt wurden. Ebenso zu rühmen ist der gotische Anbau an das alte Aachener Rathaus von Professor *Pützer* in Darmstadt und die echt bürgerlich monumentalen Rathausgebäude zu Kassel von *Roß* in Darmstadt und zu Duisburg von *Ratzel* in Karlsruhe. Auch das durch die Architekten *Reinhardt* und *Süssenguth* bis 1905 fertig zu stellende Charlottenburger Rathaus verspricht als bleibendes Denkmal ehrlicher, tüchtiger Schaffenskraft eine Zierde der Stadt zu werden. Vor allem aber ist in dieser Beziehung das Leipziger Rathaus von *Hugo Licht* hervorzuheben, das in der prächtigen Gruppierung der Bauteile mit dem überragenden, umgebauten alten Pleissenburgturm und in der ebenso praktischen, wie harmonisch wirksamen Verbindung der Repräsentations- und Geschäftsräume Hervorragendes bietet. Auch die Verquickung heimatlicher Leipziger Spätrenaissance-Formen mit durchaus modernen Gedanken durch *Wrba* ist reizvoll und interessant, besonders als Beleg dafür, dass neue Stile sich stets zuerst im Ornament ankündigen. Dagegen ist das Hamburgische Rathaus ohne alle Individualität ein Beweis dafür, dass es oft recht schwer ist, äusserem Glanz den Eindruck einer aus dem Innern begründeten Berechtigung zu verleihen. Aehnliche Empfindungen hat man beim Be-

trachten des Rathauses zu Hannover von *Eggertz*, das in seiner übertriebenen gleichmässigen Pracht mehr einem Fürstenschlosse als einem bürgerlichen Rathause gleicht.

Von städtischen Theatern waren einige der „überall heimatlosen“ Routinebauten von *Fellner & Hellmer* ausgestellt, daneben das Modeli des *Seelingschen* Gruppenbaues von Theater und Festhalle für Nürnberg, der infolge seiner

#### La « route des Alpes » à Fribourg.

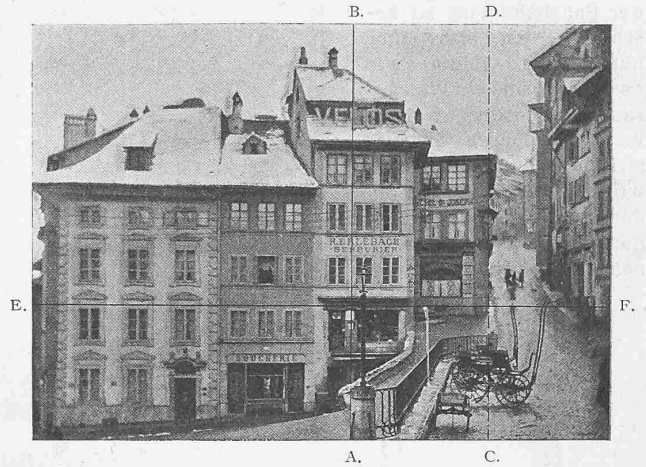


Fig. 3. Jonction avec le carrefour du Tilleul.

Legende. A. B. Axe du tracé adopté; C. D. Axe de la variante; E. F. Niveau de la chaussée.

kulissenhaften Gruppierung und der je nach Zweckmässigkeit umgeänderten Stilformen nur wenig befriedigen kann. Ernst und selbständig sind dagegen *Martin Dülfers* Entwurf für das Theater in Dortmund, die künstlerisch so feinfühlig entworfene Festhalle zu Mannheim von *Bruno Schmitz* und das städtische Volksspiel- und Festhaus zu Worms von *Otto March*. (Schluss folgt.)

### Zu Gottfried Sempers hundertstem Geburtstag.

Am Sonntag den 29. November sind es hundert Jahre her, seit Gottfried Semper in Hamburg geboren wurde und da der Meister auch in der Schweiz und vor allem zu Zürich eine ausgedehnte, erfolgreiche Tätigkeit ausübte, erscheint es als unsere Pflicht, in diesen Tagen des genialen Mannes kurz zu gedenken.

Semper folgte im Jahre 1855, nachdem er nach seiner Beteiligung am Dresdener Maiaufstand 1848 Deutschland hatte verlassen müssen, nach kurzem Aufenthalt in Paris und längerer Wirksamkeit in London einem Rufe an das neu errichtete eidgenössische Polytechnikum in Zürich, dem er als gefeierter Lehrer und Vorstand der Bauschule bis Herbst 1871, also volle 16 Jahre, angehörte. Für alle Zeiten hat Semper damals seinen Namen mit Zürich und der Eidgenossenschaft verknüpft durch seinen 1863 vollendeten Bau des eidgenössischen Polytechnikums, das hoch über der Stadt der ganzen Silhouette ihr charakteristisches Gepräge verleiht. Neben diesem durch edle Verhältnisse und vornehme Ruhe ausgezeichneten Werke schuf Semper in Zürich selbst noch eine Reihe anderer Gebäude, so die malerische Sternwarte (1864) und das Geschäftshaus des Herrn Fierz in Fluntern, entwarf daneben einen Bebauungsplan des Kratzquartieres einschliesslich eines neuen Rathauses und arbeitete ein Projekt für den neuen Zürcher Bahnhof aus. Das von dem Meister in Winterthur in den Jahren 1867 bis 1869 erbaute, stimmungsvolle Stadthaus schmückte er mit einer dem Mittelbau vorgelegten, giebelbekrönten Säulenhalle. Weiterhin erstellte er eine Villa in Castasegna und erbaute den Kirchturm in Affoltern, dessen Bewohner ihm ihre dankbare Verehrung durch Verleihung des Ehrenbürgerrechtes ausdrückten. Und nicht genug mit dieser ausgedehnten praktischen Tätigkeit, auch Sempers theoretische

Hauptarbeit, sein epochemachendes Werk: „Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten, oder praktische Aesthetik“ entstand in Zürich in jenen ruhigen, arbeitsreichen Zeiten.

Wenn auch die Wirksamkeit Sempers in der Schweiz nur als eine Episode in seinem taten- und erfolgreichen Leben erscheinen kann, so ist sie doch eine der reichsten und massgebendsten, nicht nur in Bezug auf die eigene Entwicklung des Meisters, sondern vor allem durch den nachhaltigen und tiefgehenden Einfluss, den er durch praktische und Lehr-Tätigkeit überallhin auszuüben verstand. Es war kein grosser Kreis, den Semper damals um sich versammeln konnte, aber seine Lehren sind weit hinaus über die Grenzen der Schweiz gedrungen und sind auf guten Boden gefallen.

s'agrandir depuis l'établissement du chemin de fer et aujourd'hui la ville s'est considérablement développée de ce côté-là, et ce développement s'accroît toujours plus, au détriment du Bourg. C'est aujourd'hui le centre industriel et le grand commerce tend à s'y implanter. Déjà quelques établissements financiers s'y sont installés. C'est, en outre, le quartier latin: l'Université, le Séminaire, les Musées, le Collège, le Technicum etc.

Afin de conserver au Bourg son importance ou plutôt pour ne pas trop la diminuer, on étudie depuis longtemps la question de relier, par une route praticable, ce quartier avec celui des Places et la gare. Aujourd'hui, la circulation entre ces deux quartiers et d'une notable partie du canton se fait à travers la rue de Lausanne, dont les sinuosités et la forte rampe présentent de grands inconvénients et sont la cause de nombreux accidents, surtout depuis que, par l'établissement d'une ligne de tramway dans cette même rue, on a encore aggravé la situation!

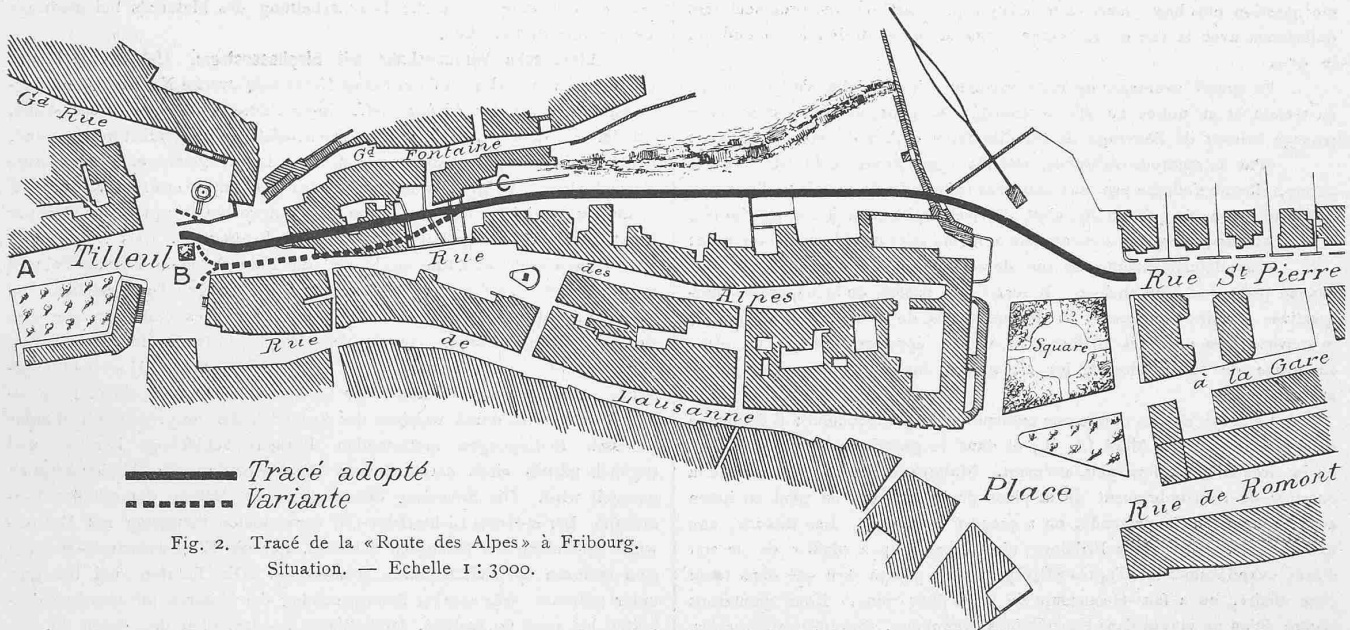


Fig. 2. Tracé de la «Route des Alpes» à Fribourg.  
Situation. — Echelle 1:3000.

Am Samstag den 21. Mai 1887 wurde im Treppenhaus des eidgenössischen Polytechnikums die von Bildhauer Richard Kissling in Zürich geschaffene Büste Sempers enthüllt und die Feier von Professor G. Lasius mit einer Rede<sup>1)</sup> eingeleitet, deren der Biographie von Lipsius entnommene Worte über das Wesen des Meisters heute erst recht Beachtung und Würdigung verdienen. Denn „die Bedeutung Sempers für unsere Zeit und unsere Kunst liegt darin, dass er es verstand, auf Grund der baulichen Aufgabe und aus dem Wesen derselben nach Zweckmässigkeit und Schönheit Bauten zu gestalten als lebendige Organismen, die im Ganzen und Einzelnen ihre Bestimmung mit physiognomischer Schärfe aussprechen, die nicht die Spur der Willkür, sondern den Stempel der innern Notwendigkeit und selbstgewollten Beschränkung, darum aber der künstlerischen Freiheit tragen!“

### A propos de la route dite «des Alpes» à Fribourg.

La ville de Fribourg peut, topographiquement, être divisée en trois parties: la Basse-Ville, le Bourg et les Places (Fig. 1).

La Basse-Ville comprend les agglomérations de bâtiments construits sur les deux rives de la Sarine et le long de l'ancienne route de Fribourg à Berne. Cette partie de la ville a beaucoup perdu de son importance depuis la construction du Grand Pont suspendu.

Le Bourg se trouve à hauteur des berges de la Sarine soit à 45 m environ au-dessus de celle-ci. C'est le quartier le plus important de la ville: on y trouve la Cathédrale, l'Hôtel du Gouvernement, le Tilleul, les bâtiments des Administrations cantonales et communales, les établissements financiers et commerciaux. En un mot, c'est le centre commercial et administratif de la ville.

Les Places forment le quartier le plus moderne. Il a commencé à

Deux solutions ont été proposées pour l'amélioration des communications entre les deux quartiers en question: la correction du Varis et la construction d'une nouvelle route dite «des Alpes».

Le Varis présentant un long détour et d'autres inconvénients graves, et, ne donnant pas une solution satisfaisante, tout en exigeant une dépense considérable, on adopta le projet de la route des Alpes, qui relie en ligne presque directe le Bourg avec les Places et la gare.

Un projet avait déjà été étudié après 1840 pour l'établissement de cette voie de communication et pourtant à cette époque, le besoin ne s'en

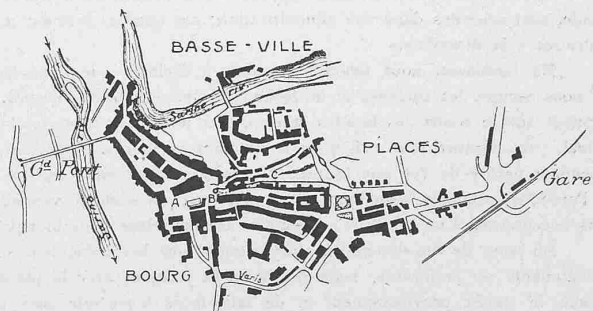


Fig. 1. Plan d'orientation. — Echelle 1:20000.

faisait pas sentir comme aujourd'hui: nous n'avions pas de gare et la ville haute n'avait pas pris le développement considérable qu'elle a maintenant.

Le projet adopté définitivement, et en cours d'exécution, varie peu de celui étudié en 1840. Le terrain ne se prête d'ailleurs qu'à un projet unique comme direction générale. Cependant près de la jonction avec le carrefour du tilleul, il existe une dépression de terrain assez accentuée, un ancien ravin qui a été utilisé pour la construction d'une route desservant la Basse-Ville.

La traversée de cette dépression a donné lieu à deux projets: l'un (voir ligne pointillée B. C. Fig. 2) consiste à adosser la route contre

<sup>1)</sup> Bd. IX. S. 133.