

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 1

Artikel: Die Rheinbrückenfrage in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5643>

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: 01.04.2025

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

INHALT. — Die Rheinbrückenfrage in Basel. — Le Collège Industriel de la Chaux-de-fonds. Avec quatre planches. — État des Travaux du grand tunnel du Gothard au 31 décembre 1876. — Nachtheile der Luftheizungen. — Eröffnung eines Brief- und Fragekastens. — Literatur. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise in England, mitgetheilt von Herrn Ernst Arbez. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidg. Polytechnikums in Zürich.

**Das Redactionscomité
der „Eisenbahn“**

- | | |
|--|-----------|
| A. Achard, Ingénieur, | Genève |
| L. Chatelain, Architecte, | Neuchâtel |
| * C. Culmann, Prof. der Ingenieurwissenschaften,
Präsident | Zürich |
| H. Dietler, Director der Emmenthalbahn, | Solothurn |
| * A. Fliegner, Prof. der Mechanik und Maschinenlehre, | Zürich |
| F. Geiser, Dr., Prof. der Mathematik, | Zürich |
| * A. Geiser, Stadtbaumeister | Zürich |
| * R. Gnehm, Dr., Prof. der Chemie, | Zürich |
| L. Gonin, Ingénieur cantonal, Président de la Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes | Lausanne |
| G. Haueter, Maschinenmeister der Nordostbahn, | Zürich |
| W. Hellwag, Obergeringieur der Gotthardbahn, | Zürich |
| J. Kelterborn, Architect, | Basel |
| H. R. Maey, Obergeringieur der Nordostbahn für Maschinenwesen, | Zürich |
| J. Meyer, Ingénieur en Chef du chemin de fer de la Suisse Occidentale, | Lausanne |
| R. Moser, Obergeringieur der Nordostbahn für Bahnbau, | Zürich |
| M. Probst, Ingenieur der Brückenbauwerkstätte von Ott & Comp., | Bern |
| C. Ulrich, Architect, Actuar des Zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins | Zürich |
| * G. Vogt, Prof. für Staatsrecht, | Zürich |

Anmerkung. Die mit * bezeichneten Mitglieder bilden den in Zürich wohnenden engeren Ausschuss, der die Geschäfte mit der Redaction vermittelt.

Die Rheinbrückenfrage in Basel.

(Frühere Artikel: Bd. IV., Nr. 22, Seite 302; Bd. V., Nr. 15, Seite 120, Nr. 19, Seite 156).

Ueber diesen Gegenstand hielt in der Sitzung des Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, den 20. December, Herr Ingenieur Blaser, welcher früher in dieser Frage selbst vielfach thätig war, einen eingehenden Vortrag. Es war demselben zu diesem Zwecke vom Cantons-Ingenieur von Basel das nothwendige Plan- und Actenmaterial in zuvorkommender Weise zur Disposition gestellt worden, so dass es ihm möglich wurde, den zahlreich versammelten Mitgliedern des Vereins einen klaren Einblick in die Verhältnisse zu verschaffen.

Nachdem der Vortragende zuerst die baulichen Verhältnisse Basels, dessen erste Gestaltung innert der ursprünglichen Umwallung, die Entwicklung der Vorstädte bis zur spätern Befestigungslinie, sowie die Entstehung der äusseren Quartiere, geschildert, namentlich aber auf die äusserst spärlichen und engen Strassenzüge, welche im Innern der Stadt für die Vermittlung des Verkehrs dienen mussten, hingewiesen hatte, zeigte derselbe, wie diese Verhältnisse nach und nach, durch den in steter Zunahme begriffenen Verkehr, unhaltbar wurden, wie da und dort, z. B. an der Eisengasse, woselbst dieselben sich zu einer wahren Calamität gesteigert hatten, mit grossen finanziellen Opfern eingreifende Strassencorrectionen durchgeführt werden mussten; wie endlich auch die in dürtigster Weise erstellte einzige Rheinbrücke, welche zwischen der grossen und kleinen Stadt den Verkehr zu vermitteln hatte, wenigstens auf

Abonnements-Einladung.

Mit dem Jahre 1877 beginnt die

„Eisenbahn“ ihren sechsten Band

und laden wir die geehrten Abonnenten ein, ihr Abonnement rechtzeitig zu erneuern.

Dafür, dass die „Eisenbahn“ auch in Zukunft möglichst gediegene Originalartikel publiciren wird, bieten wohl die das Redactionscomité bildenden hervorragenden Männer der Theorie und Praxis die beste Gewähr.

Ueberdies wird der Werth der Zeitschrift für die Herren Techniker erhöht durch manigfaltige

Lithographische Beilagen,

während die monatlich publicirten

Commerciellen Beilagen

für die Kaufmannschaft und die Eisenbahnbeamten ein schätzbares

Nachschlagebuch für Gütertarife

bilden.

Bei diesem Anlasse machen wir darauf aufmerksam, dass die „Eisenbahn“ auch fernerhin das Organ des

Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins
und des

Vereins ehem. Studirender des Eidg. Polytechnikums

bleibt.

Bestellungen auf frühere Bände werden, soweit Vorrath, stets ausgeführt.

Der Abonnementspreis bleibt trotz der vielen Mehrleistungen der Verlagshandlung bei dem bisherigen niedrigen Ansatz von

10 Franken per Band,

deren zwei per Jahr erscheinen.

Zürich, December 1876.

Orell Füssli & Co.

ihre jetzige Breite von 45 Fuss gebracht werden musste, während dieselbe früher nur 27 Fuss hatte.

Der Vortragende nahm hiebei Veranlassung zu der Bemerkung, welche Fortschritte der ästhetische Sinn in Basel gemacht habe, da man jetzt einzig aus diesem zweifelhaften Grunde gegen eine vorgeschlagene neue Brücke am Harzgraben Opposition ergreife, während der Umbau der alten Brücke zu Beginn der 50er Jahre in nichts weniger als schöner Weise durchgeführt worden sei.

Diese stets zunehmenden Verkehrserschwerisse riefen erst in bescheidener Weise, dann immer lauter und dringender nach einer zweiten Verbindung zwischen den beiden Stadttheilen diesseits und jenseits des Rheins und gaben schon in der Mitte der 40er Jahre einigen einsichtigen Bürgern Veranlassung diese Frage studiren zu lassen, ohne jedoch einen wesentlichen Erfolg, als den ersten Schritt gethan zu haben, zu erzielen. Ungefähr 10 Jahre später tauchte die Idee wieder auf, und diessmal bereits in Gestalt eines Planes, welcher von dem Ingenieur Stehlin, einem verstorbenen Bruder des jetzt als Haupt-Opponent dastehenden Architekten Stehlin, für die Brückenstelle am Harzgraben angefertigt worden war und wobei auch schon die Idee einer geeigneten Fahrbahn Aufnahme gefunden hatte.

Jedoch erst im Jahre 1864 habe die ganze Frage einen officiellen Charakter angenommen, da erst in jenem Jahre das *Baucollegium* und von demselben der Cantons-Ingenieur den Auftrag zum Studium der Frage erhalten habe. Durch die Eröffnung der *Centralbahn* und deren Verbindung mit der *französischen Ostbahn* einerseits, sowie durch die

Anlage der badischen Staatsbahn auf der Seite von Klein-Basel hätte der Verkehr überhaupt in ungewöhnlicher Weise zugenommen, und da zwischen diesen beiden Bahnhöfen dem Austausch des Personen- und Güterverkehrs kein anderer Weg angewiesen werden konnte, als die überaus engen Stadtstrassen, so sei der Zustand nachgerade unerträglich geworden und habe endlich zu obigem Entschluss geführt.

Beim Studium dieser Frage kam nun in erster Linie die zu wählende Brückenstelle in Betracht, und da man von vornherein, bei dem durch die Situation sich auf den ersten Blick als die günstigste Brückenstelle sich erzeigenden Harzgraben, die erheblich verschiedene Höhe der beiden Ufer als einen ungünstigen Umstand erkannte, auch in erster Linie die Ablenkung des zwischen den beiden Bahnhöfen bestehenden Verkehrs in's Auge fassen zu müssen glaubte, so wurde zuerst der Punkt vor dem St. Albanthor als Brückenstelle bezeichnet und Projecte hiefür ausgearbeitet, welche allerdings, da besondere technische Schwierigkeiten nicht zu überwinden waren, vom rein technischen Standpunkte aus betrachtet, günstige Resultate ergaben. Es musste sich jedoch bald die Ueberzeugung Bahn brechen, dass diese Brückenstelle wohl dem Verkehr zwischen den Bahnhöfen dienen könne, dem Bedürfniss der Stadtbewohner aber durchaus nicht gerecht werde; dass sie zu excentrisch liege und wohl in spätern Jahrzehnden als dritte Brücke die richtige Stelle sein würde. Ueberdiess tauchte damals schon die Idee auf, dass in nicht ferner Zeit eine Schienenverbindung zwischen den beiden Bahnhöfen nicht ausbleiben könne, und es daher doch eher angezeigt sei, die Bedürfnisse des städtischen Verkehrs in's Auge zu fassen. Es wurde zwar auch die Vereinigung einer Bahnbrücke mit einer Strassenbrücke, nicht nur bei der Brückenstelle vor dem St. Albanthor, sondern auch am Harzgraben in einlässlicher Weise studirt. Die Resultate waren jedoch weder in technischer noch in finanzieller Weise der Art, dass ernstlich eine Verfolgung dieser Idee hätte Platz greifen können. Namentlich konnten bei allen Projecten der Bahn nur sehr ungünstige Richtungs- und Steigungs-Verhältnisse gegeben werden, und würde deren Anlage durch das schönste und werthvollste Bau terrain unverhältnissmässige Opfer verlangt haben.

Es trat daher immer deutlicher und klarer hervor, dass die beiden Zwecke nicht gemeinsam, sondern getrennt zu lösen seien, und dass für eine Strassenbrücke eine dem obern Centrum der Stadt näher gelegene Brückenstelle gewählt werden müsse, und der Harzgraben allen an diese Brückenstelle zu stellenden Anforderungen vor allen andern Stellen weitaus am ehesten gerecht werde. Es blieb einzig die Art und Weise, wie die beträchtliche Höhendifferenz überwunden werden sollte, der immerwiederkehrende Streitpunkt.

Während der Cantons-Ingenieur und der Vortragende stets die ganze zu Gebote stehende Entwicklungslänge zur Ueberwindung der Höhendifferenz benutzen wollten, und hiermit ein durchgehendes gleichmässiges Gefälle von 24 ‰, wie es jetzt auch im Regierungsproject enthalten ist, erstellen wollten, hielt das Bau collegium starr an einer horizontalen Brückenbahn mit beidseitigen steilern Rampen fest.

Die Vorlage eines perspectivisch aufgefassten Projectes mit geneigter Fahrbahn brachte endlich in so weit eine Wendung hervor, als die Berufung von auswärtigen Experten beschlossen wurde, wozu die auf technischem Gebiet hervorragenden Herren Oberingenieur Maus in Brüssel und Prof. Sternberg in Carlsruhe auserkoren wurden. Diese Experten nun sprachen sich in ihrem Gutachten des entschiedensten für die Anlage einer geneigten Fahrbahn aus, da jede andere Lösung bei den einmal gegebenen Verhältnissen erzwungen und unschön sein würde. Sie bezeichneten ebenfalls die gewählte Brückenstelle als die richtige, und fügten den auf dieselbe ausmündenden Strassen das Project einer solchen vom Ausgangspunct der Brücke am St. Alban-Schwibbogen nach dem Aeschensplatz bei, um von jenem Knotenpunct direct auf die Brückenstelle gelangen zu können und den Verkehr vom Centralbahnhof aus durch die St. Elisabethen-Strasse, welche ungünstige Gefällsverhältnisse biete, etwas abzulenken.

Diesem klaren und eingehenden Gutachten gegenüber war es nun allerdings schwer den Standpunct einer horizontalen Brücke aufrecht zu erhalten, und es schien der Widerstand gegen die geneigte Fahrbahn gebrochen zu sein. Leider tauchten jedoch neue Verbündete auf. Die Idee einer Verbindungsbahn hatte mittlerer Weile breitem Fuss gefasst; das Auftauchen der neuen Bahngesellschaft „Jurabahn“ am Baslerischen Horizont, welche von vorneherein eine Schienenverbindung mit dem Badischen Bahnhof anstrebte, liess die Idee der Vereinigung der Bahn- und Strassenbrücke aufs Neue auftauchen, und als eines Tages in Basler Blättern dem Publikum die Nachricht gebracht wurde, Herr Ingenieur Riggensbach in Olten habe das „Ei des Columbus“, d. h. die einfache und zweckmässige Lösung dieser wichtigen Frage gefunden, träumte man sich schon dem ersehnten Ziele nahe. Dieses Project entpuppte sich jedoch einfach als die schon oben angeführte Vereinigung der Bahn und Strasse am Harzgraben, und es konnte daher nicht schwer fallen zu zeigen, dass dieses Columbus-Ei längst gefunden, aber, weil faul, wieder fallen gelassen worden war.

Kräftiger noch als diese Idee wirkte der Ausführung der Brücke die herrschende Geschäftsstockung entgegen und bewirkte eine Verschiebung der ganzen Angelegenheit, und als dann im Jahre 1870 mit dem Bau der Verbindungsbahn Ernst gemacht wurde, wollte man jedenfalls den Einfluss, den dieselbe auf den Verkehr durch die Stadt ausüben werde, erst abwarten und es mochte in vielen Kreisen wohl die Hoffnung genährt worden sein, das Bedürfniss werde sich dann gar nicht mehr so fühlbar machen und es bleibe dann fein schön beim Alten.

So schlummerte denn die Angelegenheit sanft und ruhig, bis im Mai des Jahres 1872 ein Hochwasser des Rheines das Hochgerüste eines Pfeilers der nun im Bau begriffenen Brücke der Verbindungsbahn an die alte Rheinbrücke brachte, und an derselben bedeutende Beschädigungen verursachte.

Man konnte sich die Calamität nicht mehr verhehlen, welche eintreten müsste, wenn bei einem neuen ähnlichen Anlasse wirklich eine ernstliche Verkehrsstörung eintreten oder gar ein oder zwei Pfeiler weggerissen werden sollten; dass aber derartige Befürchtungen nicht aus der Luft gegriffen seien, war aus den kurz vorher vorgenommenen Untersuchungen nur zu deutlich ersichtlich. Es hatte sich nämlich hiebei gezeigt, dass bei den beiden zunächst Grossbasel liegenden, dem Hauptstromstrich ausgesetzten hölzernen Brückenjochen, der Flussgrund 15 bis 16 Fuss unter dem 0 Punkt des Pegels war, dass diese Joche bei einem eintretenden grössten Hochwasser von 22 Fuss den Anprall einer 37—38 Fuss hohen Wassersäule aushalten müssen, dass aber, gemäss alten Rammregistern, die sämmtlichen Jochpfähle höchstens noch 5 bis 6 Fuss tief im Boden stecken könnten.

Die Rheinbrückenfrage wurde also aufs Neue aufgegrieffen, jedoch erst im Jahre 1873, und gleichzeitig machte sich auch die Opposition gegen die geneigte Fahrbahn wieder geltend, so dass man eine neue Expertise als das allein richtige Mittel erkannte, der guten Sache wieder aufzuhelfen.

Es wurde Herr Professor Sternberg zum zweiten Male berufen, und mit ihm die Herren Oberingenieur Bridel von der Jurabahn und Bezirksingenieur Zürcher von Thun, sowie Herr Cantonsingenieur Merian von Basel, und es hatten sich dieselben nicht nur über die Lage und Gestaltung einer obern Brücke auszusprechen, sondern gleichzeitig über die Erstellung einer untern Brücke. Die Bewohner des St. Johannquartiers hatten gefunden, als der Bau der Harzgrabenbrücke spruchreif werden zu wollen schien, ihr Quartier hätte auch schon längst eine Rheinbrücke nothwendig. Sie seien ohnehin ein vernachlässigtes Quartier, das nur gut genug sei, solche städtische Anstalten aufzunehmen, welche die anderen Quartiere nicht wollten, wie die Strafanstalt, die Gasfabrik und die Schlächterei. Den Verlust des frühern französischen Bahnhofes empfänden sie noch bitter genug und als Aequivalent wollten sie jetzt auch eine Rheinbrücke. Sie richteten daher eine Petition in diesem Sinne an den Grossen Rath, welcher, wie bemerkt, diese neue Frage den obgenannten Experten ebenfalls zu unterbreiten beschloss.

Das Experten-Gutachten anerkannte die Zweckmässigkeit einer untern Rheinbrücke und schlug die geeignete Stelle hiezu

vor, welche ungefähr in derselben Entfernung von der alten Rheinbrücke wie die Harzgrabenbrücke sich befindet. Es wurde dargethan, dass diese Brückenstelle, welche einerseits mit dem Schanzengraben und dem oberhalb gelegenen Spalenquartier in Verbindung gebracht, sowohl die Entwicklung dieser Stadttheile, wie diejenige des Bläsiquartiers in Kleinbasel erheblich zu fördern geeignet wäre.

Da erhebliche technische Schwierigkeiten dem Bau einer untern Rheinbrücke nicht entgegenstehen, die Wahl der Lage wirklich richtig ist, so war in erster Linie Jedermann mit diesem Bericht einverstanden; besonders als der Grosse Rath in liebenswürdigster Weise auch diesen Bau principiell beschloss.

Bezüglich der Harzgrabenbrücke stimmten die Experten vollständig mit den Ansichten der ersten Experten überein, und bewiesen ebenfalls in unzweideutiger Weise, dass es keine andere rationelle Lösung gebe als die proponirte mit geneigter Fahrbahn.

Der Grosse Rath beschloss nun grundsätzlich den Bau beider Brücken und zwar zuerst die Harzgrabenbrücke, für welche das Baucollegium den definitiven Auftrag zur Ausarbeitung der Pläne erhielt und sodann sollte die untere Brücke gebaut werden.

Im Juni d. J. schien nun endlich der Zeitpunkt gekommen, dass der Bau der Harzgrabenbrücke an die Hand genommen werden könne. Die Regierung hatte den vom Baudepartement vorgelegten Plan gutgeheissen und dem Grossen Rathe zur Genehmigung empfohlen.

Dieser Plan sieht eine Brücke mit drei von schmiedeisernen Bogen überspannten Stromöffnungen von zusammen 755 Fuss vor, welche eine mit 24 % nach Kleinbasel geneigte Fahrbahn tragen, welche über die anschliessenden Zufahrtsstrassen einerseits bis zur St. Albanvorstadt hinauf, andererseits bis zur St. Theodorskirche hinunter sich erstreckt; an ersterem Orte auf einer Höhe von 86 Fuss über dem 0-Punkt des Rheinpegels, an letzterer Stelle auf 43,2 Fuss ausmündet. Von den beidseitigen Rheinwegen, welche von den beiden äusseren Stromöffnungen mit überspannt sind, führen zweckmässig angebrachte Treppenanlagen auf die Fahrbahn der Brücke.

Die ganze Anlage ist einfach und würdig in erhabenen Proportionen durchgeführt und wird solcher Gestalt ein würdiges Baudenkmal für Basel bilden.

Doch, man hatte sich zu frühe am Ziele geglaubt; denn in der Gestalt verschiedener Herren Grossräthe und Architekten wurde vom ästhetischen Standpunkt aus auf's Neue Opposition gegen die geneigte Fahrbahn erhoben und zwar mit solchem Erfolg, dass die Geister wieder wankelmüthig wurden.

Herr Architect Vischer, welcher zwar nicht principiell gegen eine geneigte Brücke war, schlug eine andere Brückenstelle an der Malzgasse vor. Ein Project, das schon in den früheren Studien der Brückenfrage einlässlich studirt worden war; bezüglich der Höhenverhältnisse vor dem Harzgraben durchaus keinen Vortheil hat, dafür aber auf der Seite Grossbasels ungünstigere Zufahrten erhielt. Die Malzgasse, obschon in directer Linie mit dem Aeschenplatz in Verbindung, wäre zu schmal und nur mit unverhältnissmässigen Opfern verbreiterungsfähig.

Herr Architect Amadäus Merian schlug zwischen der Malzgasse und dem Harzgraben die Mitte vor, um eine horizontale, oder doch nur wenig geneigte Brückenfahrbahn zu erzielen und will dann die Zufahrtsrampen links und rechts nach der Malzgasse und dem Harzgraben längs den Rheinhalde entwickeln, wobei jedoch diese Rampen 4 % Steigung erhalten, die Distanzen erheblich verlängert und die Zufahrten höchst unbequem würden. Es waren übrigens auch für dieses Project längst Pläne und Studien vorhanden, die man jedoch nicht für empfehlenswerth hatte betrachten können.

Herr Grossrath Abt schlug ebenfalls, zum Zweck der Ermöglichung einer horizontalen Fahrbahn, eine andere Brückenstelle vor und zwar unterhalb des Harzgrabens in Verlängerung der Riehenthorstrasse. Ueber diese Brückenstelle lagen nun allerdings Seitens des Baucollegiums noch keine Pläne vor, obschon auch diese Möglichkeit in's Auge gefasst, ihrer absolut unzweckmässigen Anlage wegen, um nicht mehr zu sagen, so gleich wieder fallen gelassen worden war.

Diese Brückenstelle würde nämlich eine sehr lange Rampenentwicklung nach dem Harzgraben zu bedingen und auch auf der Kleinbasel-Seite eine schlechte Einmündung erhalten.

Von einer Fortsetzung der Brückenrichtung mittelst eines Tunnels unter dem Bischofshof und Domhof durch gegen die Kaufhausgasse, mit einem Kostenaufwand von jedenfalls fernerer 2 Millionen, werde wohl in Basel im Ernst nicht so bald die Rede sein.

Als Hauptopponenten aber traten die Herren Architekten Stehlin, Maring und Reber auf, welche mit ihrem Projecte auf der Kleinbasel-Seite bei der Karthausgasse auf einer Höhe von 43 Fuss beginnen, mit einer Rampe von 3 % die Brückenfahrbahn auf 53, nach späterem Vorschlag 54 Fuss erreichen, die Brückenfahrbahn horizontal anlegen, und dann mittelst eines Einschnittes, beziehungsweise Rampe von 4 % die Mitte des St. Albangrabens, oder mit 2 1/2 % die Kreuzung beim Schilthof erreichen wollten.

Auch für dieses Project lagen in den Mappen des Bau-Collegiums schon aus dem Jahre 1865 her einlässliche Studien; es hätte sich aber damals weder der Cantons-Ingenieur noch der Vortragende dazu hergegeben, im Ernste einem solchen Project das Wort zu reden.

Durch eine solche Anlage würde nämlich gerade demjenigen Quartier, welches der Brückenstelle zunächst gelegen ist, eine neue Verbindung über den Rhein auch so zu sagen am ehesten anzusprechen berechtigt ist, da dasselbe verhältnissmässig den weitesten Umweg machen muss, um nach Kleinbasel zu gelangen, die Wohlthat der neuen Brücke illusorisch gemacht. Auch wenn man am St. Albangrabens die Fahrbahn der neuen Brückenzufahrt ganz auf eine Seite drängen würde, so bliebe der St. Albanvorstadt nur eine höchst kümmerliche Verbindung. Eine Erweiterung des St. Albangrabens aber, wäre der sehr werthvollen Gebäude wegen überaus kostspielig und würde die, zwar ohnehin total unrichtige Behauptung, dass dieses Project billiger als dasjenige der Regierung sei, sofort umstossen.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Le Collège Industriel de la Chaux-de-fonds.

C'est au courant de l'année 1871 que les autorités Municipales de la Chaux-de-fonds, en présence du développement incessant des établissements scolaires de la localité et prenant en considération l'accroissement continu du nombre des élèves fréquentant les écoles, se décidèrent à commencer les études préliminaires pour la construction d'un quatrième Collège. Plusieurs châteaux étant proposés, les opinions sur son emplacement étaient très divergentes et ce n'est qu'au mois de février 1872 que le Conseil Général donna la préférence aux terrains, situés en vent du Collège primaire entre la rue de la Demoiselle et la rue du Progrès. Ces terrains furent immédiatement acquis et quant à la situation à donner au bâtiment dans l'intérieur de ce massif, le Conseil Général se prononça le 7 juin de la même année pour l'adoption du projet qui concluait à placer le nouvel édifice sur l'axe de la rue Champêtre, qui par conséquent fut cancellée à partir de la rue de la Demoiselle.

Sur le préavis de la Commission d'éducation, qui prouvait qu'un édifice spacieux était indispensable pour tenir compte des besoins futurs, résultant du développement de nos écoles et surtout de l'application de la nouvelle loi scolaire quant à la fréquentation des classes, il fut décidé la construction d'un bâtiment de dimensions à peu près semblables à celles du Collège construit en 1875.

Le programme fut élaboré par les soins de la Direction des Travaux publics et un concours fut ouvert. Le terme fatal pour la présentation des travaux était fixée au 30 Nov. 1872. 12 projets, parvenus au Conseil Municipal, furent soumis à la critique et à l'appréciation du jury, chargé de classer par ordre de mérite les travaux présentés. Ce jury, qui était composé de MM. les architectes Lasius à Zurich, Rothpletz à Aarau et Collart à Genève, a soumis au Conseil Municipal le résultat de son examen, et conformément à son préavis, cette autorité a décerné les primes comme suit: