

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 24

Artikel: Das neue, eidgenössische Verwaltungsgebäude in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14388>

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: 13.03.2025

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

Das neue, eidgenössische Verwaltungsgebäude in Bern.

Der schweizerische Bundesrath hat beschlossen das alte Inselgebäude niederzureissen und an dessen Stelle das projectirte, neue eidg. Verwaltungsgebäude zu errichten. Er ist also von den verschiedenen anderen Vorschlägen, welche hinsichtlich der Anlage des neuen Verwaltungsgebäudes gemacht wurden, abgekommen und hat den, durch die Preisbewerbung vom Jahre 1885 ausgesprochenen Grundgedanken zu dem seinen gemacht.

Dieses Vorgehen ist als ein durchaus umsichtiges und zielbewusstes zu begrüssen, namentlich desshalb, weil dadurch der Bau eines neuen, eidgenössischen Parlamentshauses in schöner, hervorragender Lage der Stadt Bern und in einheitlicher, harmonischer Gruppierung mit dem alten Bundesrathshaus und dem neuerrichtenden Verwaltungsgebäude gesichert wird. Der Bau eines Parlamentshauses wird sich in nicht allzulanger Zeit als eine Nothwendigkeit herausstellen, müssen doch jetzt schon der Nationalrath und dessen Commissionen für ihre Berathungen mit Localen verlied nehmen, die durchaus ungenügend sind.

Eine andere Frage ist aber die, ob es richtig, gerecht und zweckentsprechend sei, den Auer'schen Entwurf ohne Weiteres für das eidg. Verwaltungsgebäude zur Ausführung zu bringen.

Der Entwurf von Professor Auer in Wien besteht in einer Copie der architectonischen Formen des bestehenden Bundesrathshauses. Das Preisgericht hat in seiner Beurtheilung des Auer'schen Entwurfes durchaus richtig bemerkt: „Ob der Gedanke, für das Verwaltungsgebäude den jetzigen Bundespalast in seiner nicht sehr gelungenen, romanisirenden Stilform einfach zu copiren, richtig ist, wagen wir mindestens zu bezweifeln.“ Wir können uns des Gefühls nicht erwehren, dass zwei nicht weit auseinander liegende, in ihrer äusseren Erscheinung nahezu gleiche Bauten den Eindruck des Einförmigen und Langweiligen hinterlassen müssen.

Noch bedenklicher erscheint der beschränkte Raum, den das Auer'sche Project dem zukünftigen Parlamentsgebäude übrig lässt. Da Prof. Auer die Hauptfacade des Verwaltungsgebäudes, mit Rücksicht auf die Symmetrie, genau gleich lang, wie diejenige des Bundesrathshauses angenommen hat, stehen diese beiden Gebäude nur um etwa 80 m von einander ab, während dieser Abstand beispielsweise beim Entwurfe von Prof. Bluntschli im Minimum 105 m beträgt. Der zukünftige Parlamentsbau müsste entweder zu nahe an die beiden Nebenbauten herangerückt werden, was nur auf Kosten der Beleuchtung dieser Gebäude geschehen kann, oder seine Abmessungen würden so knapp, dass die volle Entfaltung des Grundrisses und die dominirende Gestaltung des Aeussern erschwert würde.

Durch die Annahme des Auer'schen Entwurfes hat der Bundesrath einem Verfahren Eingang verschafft, das bei grösseren Preisbewerbungen des In- und Auslandes bis anhier noch wenig gekannt war. Das aus unparteiischen und competenten Fachmännern zusammengesetzte Preisgericht hat dem Entwurfe des Herrn Professor Bluntschli in Zürich den ersten Preis zuerkannt.

Der Bundesrath hat sich zwar im Programm der ausgeschrieben Concurrenz die freie Entscheidung darüber vorbehalten, welches Project er auswählen und durch wen er dasselbe zur Ausführung bringen lassen wolle und der mit dem ersten Preise Ausgezeichnete hat in Folge dessen keinen Rechtstitel dafür, dass sein Project zur Ausführung gelangen müsse. Aber die Frage wird doch erlaubt sein: Welche inneren Gründe sprechen dafür, das erstprämiirte Project einfach kalt zu stellen? Zu dieser Frage sind nicht nur die Mitglieder des Preisgerichtes, deren Urtheil unberücksichtigt geblieben und die zahlreichen Concurrenten, die sich an der Preisbewerbung betheiligt haben, berechtigt, sondern auch sämtliche Architecten der Schweiz und vor Allem der Schweizerische Ingenieur- und Architecten-Verein, dem es daran liegen muss, dass die Grund-

sätze, die er für das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen aufgestellt hat, von der obersten Behörde unseres Landes ebenso sehr anerkannt werden, wie von jeder Gemeindebehörde.

Es sind zweifelsohne sehr gewichtige Gründe, die den Bundesrath bestimmt haben, von der Ausführung des erstprämiirten oder eines anderen preisgekrönten Entwurfes abzugehen und gerade das Auer'sche Project zu wählen. Wir haben indess in dem amtlichen Berichte des Bundesrathes vergebens nach solchen geforscht. Hoffen wir, es werde in den eidgenössischen Räten die vermisste Auskunft nicht ausbleiben.

Sollte der Bundesrath die Ausführung des Verwaltungsgebäudes, als nicht im Zusammenhang mit der ursprünglichen Concurrenz stehend betrachten, so müssten wir fragen: Warum wird nicht eine zweite Concurrenz, *speciell für das Verwaltungsgebäude* ausgeschrieben, an der sich entweder nur die Prämiirten oder wieder sämtliche schweizerische Architecten betheiligen können.

Miscellanea.

Höllenthalbahn. Am 21. Mai d. J. fand die feierliche Eröffnung der Höllenthalbahn im Schwarzwald statt. Dieselbe ist theils als Adhäsionsbahn, theils als Zahnstangenbahn angelegt; ausserdem besteht sie in bau- und betriebstechnischer Beziehung aus zwei wesentlich von einander verschiedenen Partien. Der untere Theil von Freiburg bis Himmelreich und die Endstrecke von Hinterzarten bis Neustadt tragen den Character einfacher gewöhnlicher Thalbahnen, welche der Ausführung keine nennenswerthen Bauschwierigkeiten entgegensezten; die Adhäsionsstrecke im eigentlichen Höllenthal vom Himmelreich bis zum Hirschsprung ist dagegen eine rechte Gebirgsbahn, bei der ganz bedeutende Bauten nothwendig wurden, wie Tunnels, hohe Stütz- und Futtermauern, ausgedehnte Felsensprengarbeiten und sonstige Bauwerke aller Art. Die Zahnstangenstrecke von Hirschsprung bis Hinterzarten bildet naturgemäss den hauptsächlichsten Theil der Gebirgsbahn und enthält als solcher die bedeutendsten Bauten, wie den mächtigen Ravennaviaduct und mehrere Tunnels u. s. w. — Was nun die Richtung der Bahn anbelangt, so zweigt dieselbe am südlichen Ende des in den letzten Jahren bedeutend erweiterten und umgebauten Bahnhofes Freiburg, welcher in seiner jetzigen Gestalt wol allen billigen Anforderungen des Verkehrs auf lange Zeit hinaus gegnügen wird, von der Hauptbahn Mannheim-Basel ab, umzieht im grossen Bogen die Vorstadt Wiehre mit fortwährend freiem Blick auf das Münster und dann in östlicher Richtung am Fuss von Loreto vorbei nach der Station Freiburg-Wiehre, wobei sie den Kronenmühlbach und den Hölderlebach nebst seinen Armen auf eisernen Brücken und die von der Stadt ausgehenden Strassen im Niveau überschreitet. Im weiteren Verlauf zieht die Bahn immer in derselben Richtung auf der Südseite des breiten Dreisamthals hinauf zur Station Littenweiler, sodann nach Ueberschreitung der Dreisamzflüsse Kappelerbach, Bruggabach und Krummbach zur Station Kirzarten und weiter über den Rothbach zur Station Himmelreich. — Hier tritt das Trace in das Thal des Rothbach, in das eigentliche Höllenthal ein, an dessen nördlichen Hängen es sich bis zur Wasserscheide empowindet. Im Anfang hoch über der Thalsohle liegend, übersetzt die Bahn den Schlossgrund, sowie den Engebachtobel mittelst eiserner Brücken, durchbricht den Felsen, auf dessen Höhe noch die letzten Reste der Ruine Falkenstein sichtbar sind, mit einem 71,7 m langen Tunnel, sodann die Felsmassen des Hirschsprungs mittelst zweier Tunnels von 128,0 m und 68,74 m Länge und erreicht bald darauf die Station Hirschsprung. — Als vor etwa 100 Jahren die Fahrstrasse durch das Höllenthal erbaut wurde, erschien das für lange hinaus als eine staunenswerthe Leistung, da man es wol kaum für möglich gehalten hatte, durch das Felsengewirr des Hirschsprungs, wo es beinahe schon an Platz für den brausenden Bach fehlte, neben diesem noch eine Fahrstrasse anzulegen.

Nun ist es der modernen Technik, welche für ihre Ausführungen keine Hindernisse, als finanzielle Unzulänglichkeit mehr kennt, gelungen, auch noch für einen Schienenweg neben Bach und Strasse durch das wilde Gestein Bahn zu brechen. Theils unterirdisch, theils an die schroffen Felswände angeklebt und mittelst Gallerien gegen herabstürzende Schutt- oder Schneemassen geschützt, windet sich die neue Bahn durch den