

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Zum Parlamentsgebäude in Bern  
**Autor:** Stehlin-Burckhardt, J.J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-18664>

### **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**

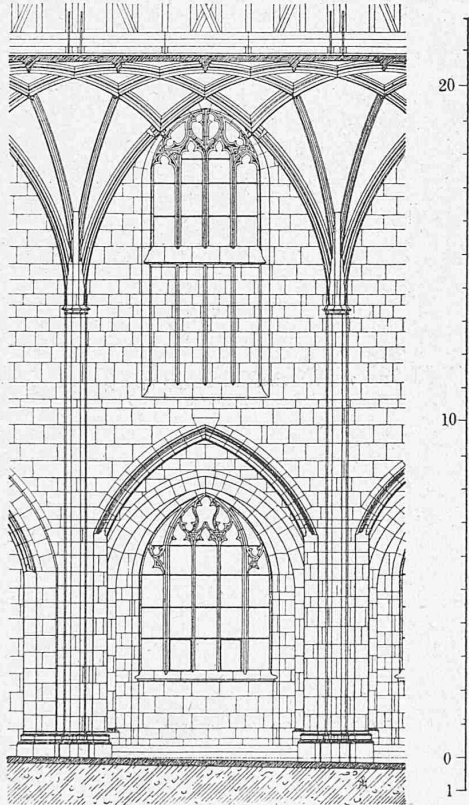
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 31.01.2025

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

dete Pyramide ab, deren Verhältnis von Höhe zu Grundfläche (3,5 : 1) jedoch nicht ganz dasjenige des ausserordentlich schlank gebildeten Ulmer Helmes mit 4 : 1 erreicht. Was den Eindruck des Zierlichen und Schlanken hervorbringt, den diese beiden Helme gemein haben, liegt in der glücklich gewählten Form derselben, die auch den Türmen des Münsters zu Basel (vide Bd. I Nr. 1 u. 2 und Bd. XIX Nr. 1) eigen ist. Die Kanten bilden nämlich nicht gerade Linien, wie z. B. in Esslingen vom Fuss der Pyramide bis zur Kreuzblume, wo dann allerdings ein Bruch stattfindet, sondern eine nach innen schwach eingezogene Kurve, welche, um die Ausführung nicht zu sehr zu erschweren, so gebildet wurde, dass für jedes Helmstockwerk die Kanten gerade laufen, wobei sie jedoch in jedem höher liegenden steiler werden.

Um den obersten Teil des Helmes vor Sturm und Beben zu schützen, ist mitten durch denselben eine schwere Stange aus Rundenisen gelegt. Dieselbe ist unten und oben



Masstab 1 : 200.

#### Das Münster zu Bern.

Ansicht des zweiten Joches der Nordseite vom Turm an gerechnet.

mit Schraubengewinden und -Muttern versehen, wodurch es möglich wird, alle zwischenliegenden Schichten des massiven Teiles zusammenzuhalten. Ein bedeutendes Gewicht aus Gusseisenplatten ist unten an der Stange angebracht, um den Schwerpunkt der Helmspitze möglichst tief zu legen. Gegen das Umkippen sind in allen Schichten je acht verzinkte Eisendübel eingelassen, welche an beiden Seiten ein wenig gestaucht, die auf einander liegenden Schichten fest verbinden.

Auch der Ableitung des Blitzes ist alle Aufmerksamkeit geschenkt worden. Die Geschichte des Strassburger Münsters erwähnt im Mittelalter beinahe unauhörlich Reparaturen, die infolge von Blitzschlag notwendig wurden und die manchmal das Abbrechen und Wiedererneuern der Helmspitze bis weit hinunter zur Folge hatten. Ein leicht aufstellbares, unten im Helm aufzubewahrendes, mit allen notwendigen Bestandteilen versehenes Gerüste, soll die Besichtigung der obern Turmteile und die Kontrolle der Blitzableiter jederzeit leicht möglich machen.

## Zum Parlamentsgebäude in Bern.

In Nr. 12 Ihrer verehrl. Zeitung hat die *Direktion der eidg. Bauten*, ohne dazu befugt zu sein, eine s. Z. von mir entworfene Skizze für ein Parlaments- und Verwaltungsgebäude veröffentlicht, und ich werde daher in die Lage kommen, sie wegen dieser Gesetzesübertretung ins Recht zu rufen.

Einstweilen möchte ich ihre Ausführungen bloss dahin berichtigen und ergänzen, dass es keineswegs ein ausgearbeitetes Projekt ist, welches die Baudirektion publiziert hat, sondern eine Bleistiftskizze im 1 : 1000, dass diese auch keineswegs dem Departement des Innern eingereicht, sondern Herrn Bundesrat Schenk privatim mitgeteilt worden ist.

Infolge einer Besprechung mit demselben im Sommer 1886, bei welcher auch die Resultate der im Vorjahre stattgefundenen Plankonkurrenz zur Sprache kamen, wollte ich nachweisen, dass es nicht absolut nötig sei, die Bundesratshäuser mit gekrümmter Front und Verbindungsgalerien anzulegen, wie es das Konkursprogramm verlangte. In dem Begleitschreiben war dann ausgeführt, man sollte *entweder* den Häuserkomplex zwischen Inselgasse und Amthausgasse auch noch opfern und in gerader Fortsetzung des alten Bundesratshauses ein zusammenhängendes, einheitliches Gebäude errichten, wofür die jetzt veröffentlichte Skizze als Illustration diente, *oder* auf die Idee einer symmetrischen Anlage ganz verzichten, das Inselspital tale quale als Verwaltungsgebäude einrichten und zwischen dasselbe und das alte Bundesrathaus oder an dieses anschliessend ein Parlaments- und Verwaltungsgebäude erstellen.

Gegenüber letzterem Vorschlage wird sich die Direktion der eidg. Bauten jedenfalls nicht rühmen können die Sache billiger gemacht zu haben. Wenn dieselbe aber glaubt, ich verfolge sie mit Angriffen, weil meinem Projekte, an das ich überhaupt erst durch sie wieder erinnert worden bin, keine Folge gegeben wurde, so ist sie vollständig im Irrtum. Ebenso, wenn sie versucht, die kaum erkennbaren Einzelheiten einer Skizze und diejenigen eines ausgearbeiteten und zur Ausführung bestimmten Projektes mit einander zu vergleichen. Dagegen ist vielleicht durch die Veröffentlichung der Skizze zu lehrreichen Vergleichen anderer Art mit den Schöpfungen der eidg. Baudirektion Gelegenheit geboten worden.

J. J. Steblin-Burckhardt.

## Miscellanea.

**Die technische Kontrolle des Bundes über die Dampfschiffe auf den schweizerischen Gewässern** ist in dem neuen Bundesgesetz über das Postregal vorgesehen.

Auf einen, im Ständerat gestellten Antrag hin hat der Art. 6 des Gesetzentwurfs, welcher von der Konzessionserteilung für die Dampfschiffe und ähnliche Transportanstalten spricht, folgenden Zusatz erhalten:

„Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb sind, insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen, der Kontrolle des Bundes unterstellt.“

Der Nationalrat hat dieser Aenderung beigestimmt und damit die Bundeskontrolle über die Dampfschiffe gutgeheissen.

Es wird sich nun zunächst darum handeln, diese Kontrolle in richtiger Weise zu organisieren, damit, mit dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes, auch dessen Vollziehung in diesem wichtigen Punkte Hand in Hand gehen kann.

Wir zweifeln nicht daran, dass die reichen Erfahrungen, welche die Organe des Eisenbahndepartements in Sachen der amtlichen Kontrolle über die technischen Einrichtungen der Bahnen sich erworben haben, bei der Kontrolle über die Dampfschiffe in nutzbringendster Weise Anwendung finden werden und begrüssen den gebotenen Anlass, dem technischen Inspektorate des schweiz. Eisenbahndepartements, neben der bisher bestandenen bahntechnischen, nunmehr auch eine maschinentechnische Abteilung zu geben.

Es ist diese Abtrennung ein Bedürfnis, das besonders in den massgebenden Kreisen der Bahnen längst lebhaft empfunden wurde. Den