

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 4

Artikel: Das neue Stadttheater in Bern: erbaut von Architekt R. von Wurstemberger in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-24668>

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: 16.05.2025

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

INHALT: Das neue Stadttheater in Bern. II. — Die neuen Linien der Rhätischen Bahn. II. — Miscellanea: Schmiedeisen-Arbeiten. Das neue Gaswerk von St. Gallen. Zur Neugestaltung der eidg. techn. Hochschule. Zwei grosse Gasmotoren. Ein Porzellanfliesen-Gemälde in Dresden. Handelshochschule in Köln. Tunnelanlagen der Pennsylvania-Eisenbahn. Kasernen-

bauten in New-York. Mainhafen bei Hanau. Jahresversammlung des Verbandes deutscher Arch.- u. Ing.-Vereine 1904. — Literatur: Die Dampfturbinen und die Aussichten der Wärmekraftmaschinen. — Vereinsnachrichten: Schweizer, Ing.- u. Arch.-Verein. Zürcher Ing.- u. Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung. — Hierzu eine Tafel: Das neue Stadttheater in Bern.

Das neue Stadttheater in Bern.

Erbaut von Architekt *R. von Wurstemberger* in Bern.

(Mit einer Tafel.)

II.

Die Dekoration des Zuschauerraumes ist einheitlich, geschmackvoll und nicht überladen und die Farbengebung ausserordentlich fein und stimmungsvoll abgetönt. Zu dem

dunkeln Rot der Sitze und Logen und zum kräftigen Gold des Proszeniums sowie den Goldverzierungen der Rangbrüstungen (Abb. 12 u. 13, S. 42) passen vortrefflich die schimmernden und gedämpften Farbeffekte des in einem Kreise von Lichtern erstrahlenden Deckengemäldes von *E. Bieler*, die „Inspiration der Kunst durch die Natur“. Im herbstlichen Gezweige des Lebensbaumes, das durch den durchschimmernden Himmel Tiefe erhält, sitzen vier Musen, Frauengestalten mit Leier, Harfe, Geige und Posaune, während sich um sie herum die Kinder der Heide in urwüchsiger Freiheit und Schönheit tummeln und ihren gesitteten Schwestern schöne Weisen einzuflüstern scheinen.

Der die Bühne abschliessende, dunkle Plüschvorhang rafft sich an beiden Enden mit schwerer Eleganz zum Portale empor, das von zwei geflügelten Genien gehaltenen Bärenwappen bekrönt wird (Abb. 10, S. 4). Auch die beiden mit reichen Skulpturen gezierten Proszeniumsmotive sind oben mit je einem Schilde abgeschlossen (Abb. 11). Die gesamten Maserverhältnisse des Zuschauerraumes sind derart günstige, dass es für den Darsteller nicht allzuschwer sein dürfte, ihn mit Spiel und Stimme zu beherrschen.

Die Bühnenmaschinerie sowohl der Ober- als auch der Unterbühne wurde unter der Leitung des Maschineriedirektors *C. Lautenschläger* in München von der Firma *L. A. Riedinger* in Augsburg eingerichtet und ist den Verhältnissen entsprechend sowie den gegenwärtigen Anforderungen angepasst ganz aus Eisen nur für Handbetrieb ausgeführt. Die Bühne, die einen 50 mm starken Kiefernholzboden erhielt, ist mit zwei grossen und drei kleinen transportablen Ver-

senkungen ausgestattet, hat vier Schieberzüge zum Öffnen und Schliessen der Bühnenöffnungen, sowohl für die grossen als auch für die transportablen Versenkungen, sowie fünf Gitter- und Kassettenzüge, die aus je einem 12 m langen Gitterträger mit seitlichen Führungsrollen, Führungsdrathseilen und Spannvorrichtung u. s. w. bestehen. 22 Kulissenwagen, ganz aus Eisen mit Fahrbahn in der ersten Unterbühne und je zwei eisernen Rohrbolzen von etwa 5 m Länge, von denen je einer mit Steigeisen armiert ist, vervollständigen die Ausstat-

tung, die ausserdem noch elf Freifahrtverschlüsse, eine Rohrleitung für Dampf- und Wassereffekte, Maschinen mit Fallrohr für Donner, Wind, Regen und Einschlag, einen grossen, elektrisch betriebenen Transportaufzug und einen Personenfahrstuhl aufweist. Die Obermaschinerie besteht aus 31 Prospektzügen mit je drei 5 mm starken Gusstahldrahtseilen sowie allen sonst nötigen Einrichtungen und 16 Sofittenzügen samt einer Kuppelung zu diesen aus 40 mm starken Wellen mit Zubehör. Ausserdem sind sieben Beleuchtungszüge, drei Portalzüge, vier weitere Sofittenzüge und zwei Panoramazüge vorhanden, sowie ein Flugwerk, das aus einem Flugwagen mit lederbelegten Rädern, Traversen, eiserner Laufbahn und Seilführung besteht. Dazu sind für sämtliche Züge links und rechts von der Bühne Schutzgitter aus eisernen Winkelrahmen mit Flacheisennetz angebracht.

(Schluss folgt.)

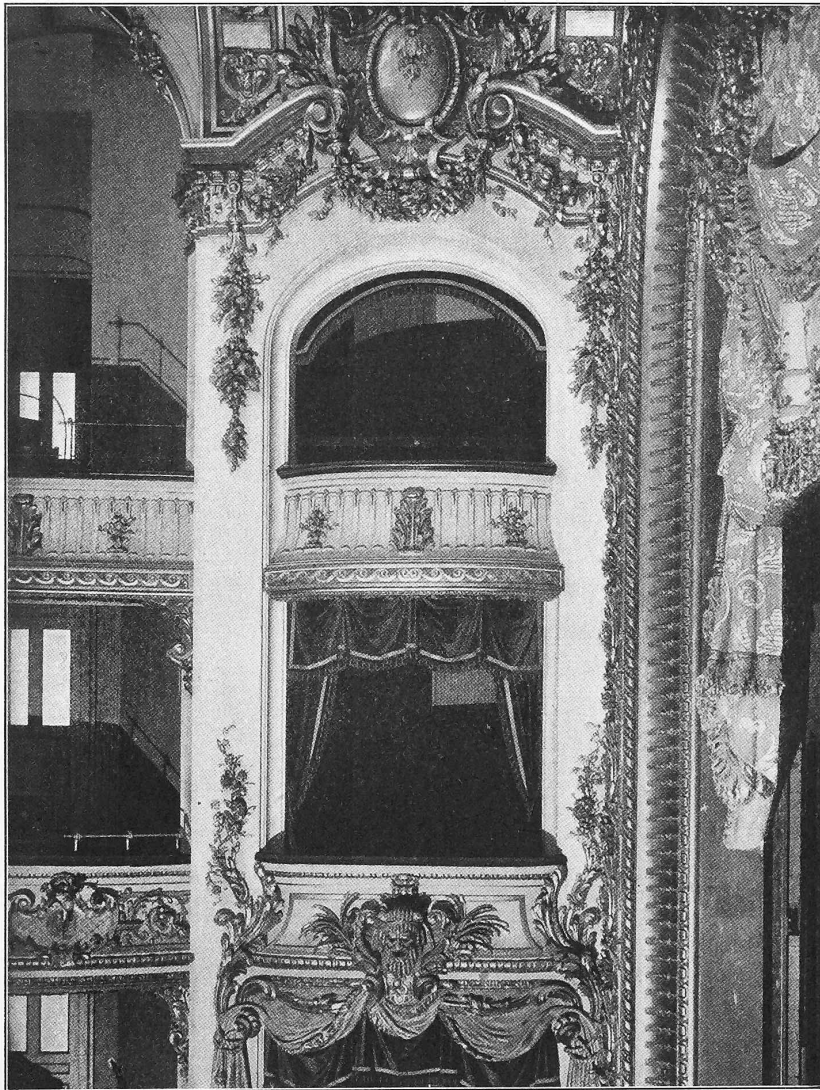


Abb. 11. Detail der Proszeniumslogen.

Die neuen Linien der Rhätischen Bahn.

Die gewölbten Brücken der Albulabahn.

II.

Eine der bautechnisch interessantesten Strecken der Albulabahn ist diejenige von der Station Alvaneu bis unterhalb dem bekannten Bergünstein¹⁾, wo in tiefer, schmaler Schlucht der Albulafluss sich durchzwängt und hinter dem die Bahn die Talsohle bei Bergün wieder erreicht, nachdem

¹⁾ Die Herren *Müller & Zeerleder*, Bauunternehmer dieser Strecke, hatten die Freundlichkeit uns über die auf derselben vorkommenden, gewölbten Objekte Angaben, Pläne und Ansichten zur Verfügung zu stellen.

Das neue Stadttheater in Bern. — Erbaut von Architekt R. von Wurstemberger in Bern.

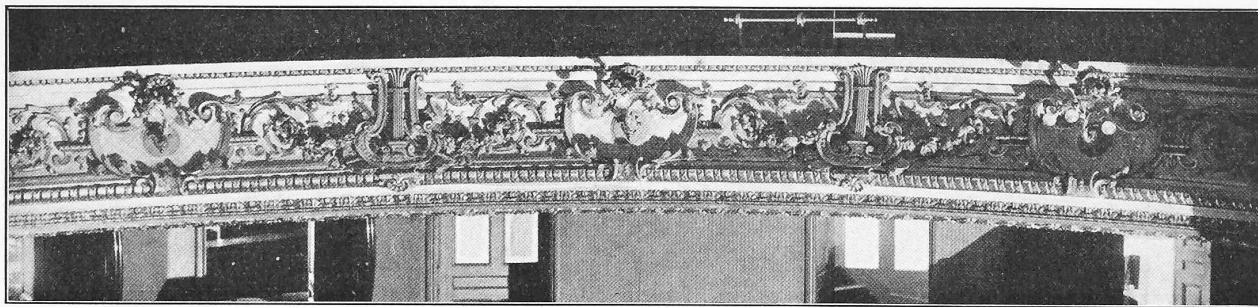


Abb. 13. Detail von der Brüstung des zweiten Ranges.

sie hoch an der rechtsseitigen Berglehne, in beinahe ununterbrochener Reihe von Viadukten, Brücken und Tunnels und zwischen hohen Stütz- und Futtermauern, gleich einem, vom Tale aus gesehen, festungsartigen Bande sich hinaufgewunden hat.

In dieser Strecke liegen unter andern die besonders ausgeprägten und tiefen Schluchten der ins Albulatal sich ergiessenden Gewässer des Schmittenbaches, des Landwasserflusses (Abb. 8 u. 9, S. 44 u. 45) und des Stulserbaches mit anschliessender Rüfi-Rinne, über welche alle die Bahn auf hohen gewölbten Brücken hinführt.

Die grösste dieser Ueberführungen ist diejenige über das *Landwasser*, das vermittelt eines steinernen Viaduktes übersetzt wird. Dieser besteht aus sechs gewölbten, je 20 m weiten Oeffnungen, bei einer Länge von zusammen 136 m (Km. 21 + 810 bis 946) und einer Höhe von 65 m über der Landwasser-Sohle (Abbildungen 9, 11, S. 45, und 12, S. 48, wie auch Bd. XLII S. 140). Die Brücke liegt in einer Steigung von 20‰, in einer Kurve von 100 m Radius und Schwellenhöhe von 1054 m bis 1057 m. Rechtsseitig wird hier das Tal von steilen *Kalkfelswänden*, linksseitig von einer beinahe senkrechten *Raubwackenfelswand* eingefasst, die von der Bahn in dem 217 m langen Landwassertunnel II durchfahren wird. Das Eingangsportal des Tunnels steht direkt auf dem Widerlager der sechsten Gewölbeöffnung, das auf rund 10 m unter Bahnniveau in diese Felswand eingebaut ist. Die beträchtliche Höhe, namentlich der in die Talsohle fallenden drei Pfeiler Nr. 3, 4 und 5 und der geringe

Raum, den diese und das bei Regengüssen und Schneeschmelze sehr reissende Landwasser noch übrig liessen, veranlassten die Bauunternehmung von der Anwendung der sonst üblichen Baugerüste abzusehen, da zu deren Aufstellung der Platz mangelte. Der unten fehlende Raum wurde durch eine Vorrichtung ersetzt, die gestattete gleichzeitig die Installationen für Zufuhr und Ablagerung der Baumaterialien und diejenigen für die Aufzugsvorrichtungen räumlich von einander zu trennen.

Der zuerst geprüfte Plan, die Schlucht durch starke Drahtseile zu überspannen, an denen das Baugerüst aufgehängt und mit dem Fortschreiten des Mauerwerkes allmählich gehoben werden konnte, erschien bei näherer Untersuchung zu kompliziert und wurde endgültig dahin abgeändert, das Gerüst, anstatt es aufzuhängen, auf eiserne, in den Pfeilmitten eingemauerte Türme zu stützen und auf diesen nach Bedarf hochzuheben.

Diese drei Türme bestanden (Abb. 13 bis 15, S. 46 und 47) aus je vier gleichschenkligen und 6 m langen mit Streben und Stäben fachwerkartig verschraubten Winkleisen. Die Stäbe und Streben wurden bei nachrückendem Mauerwerk allmählich Feld um Feld weggenommen, beim nächstfolgenden Turmaufsatz wieder verwendet und die Winkleisen übereinander mit Laschen verbunden.

Die von denselben auf die ganze Pfeilerhöhe damit gebildeten, ununterbrochenen Gestänge mussten im Mauerwerk selbstverständlich belassen werden. Bei dem Umstand, dass die auf den Türmen aufliegenden Passerellen anstatt

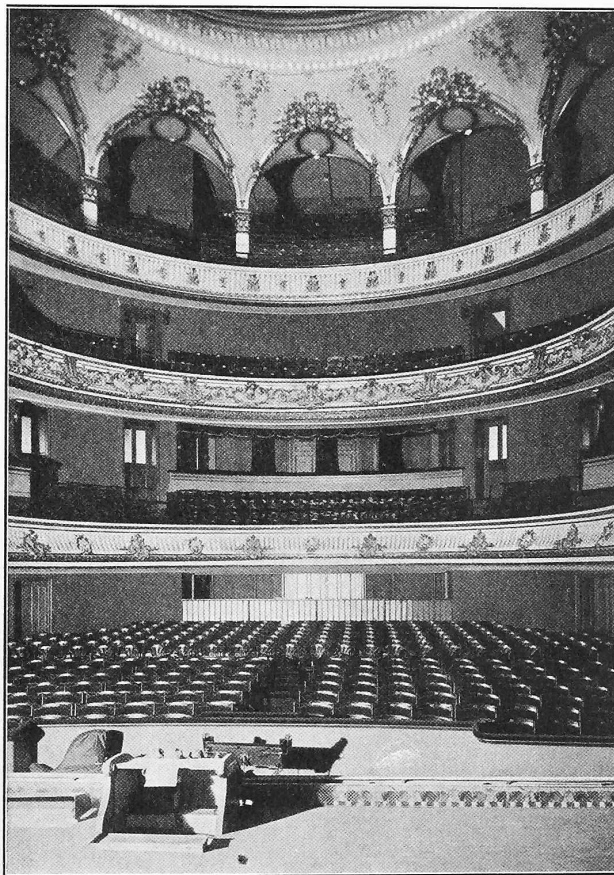


Abb. 14. Blick in den Zuschauerraum von der Bühne aus.

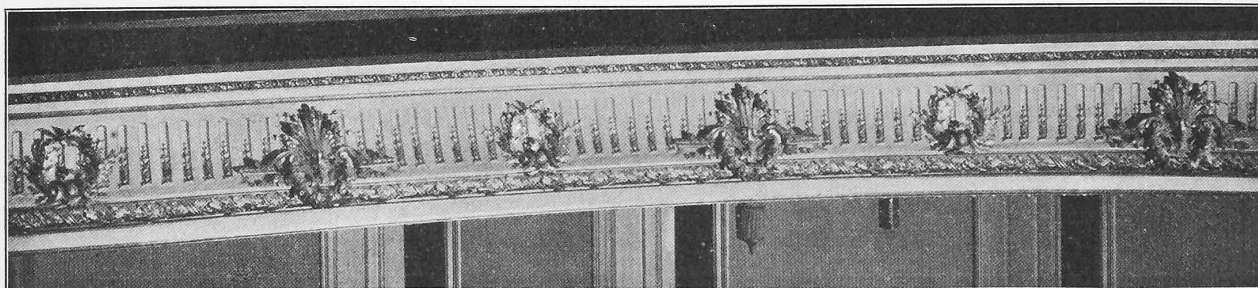


Abb. 12. Detail von der Brüstung des ersten Ranges.

Das neue Stadttheater in Bern.

Erbaut von Architekt R. von Wursterberger in Bern.

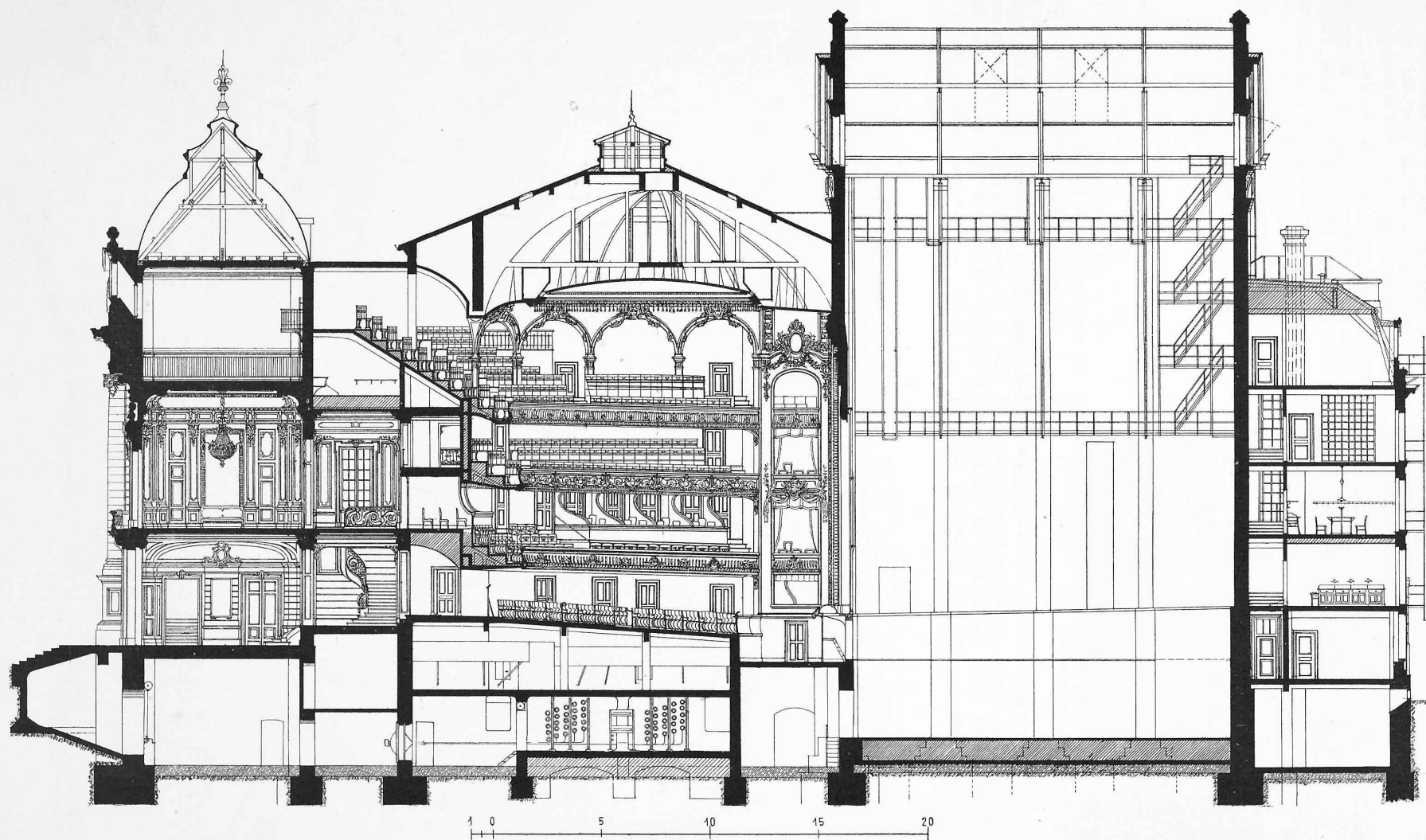


Abb. 15. Längsschnitt durch das Foyer, den Zuschauerraum und das Bühnenhaus. — Masstab 1:250.



Das neue Stadttheater in Bern. — Foyer.

Erbaut von Architekt *R. von Wursterberger* in Bern.