

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 1

Artikel: Das Regierungs-Gebäude Schaffhausen mit Gerichtshaus und Untersuchungs-Gefängnis: um- und ausgebaut durch Prof. Dr. Karl Moser, Architekt in Zürich
Autor: Moser, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33028>

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: 29.01.2025

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

Zur Ermittlung der Qualität des Betons sind vier Würfelserien angefertigt worden; deren Druckproben beweisen, dass die Festigkeit mit zunehmendem Wassergehalt abnimmt. Dabei ist zu erwähnen, dass das vorzügliche scharfkörnige Sand- und Kiesmaterial aus der Grube von Schindellegi und der anerkannt gute Drehrohren-Zement der Jura-Zementfabriken die Ergebnisse der Druckproben günstig beeinflusst haben.

Für die verschiedenen Konstruktionsteile der Brücke ist Beton einheitlicher Mischung (300 kg Portlandzement auf 1200 l Sand und Kies), aber mit verschiedenem Wasserzusatz zur Verwendung gelangt; so enthielt der Beton der Zwillingsbogen einen geringeren Wasserzusatz als jener der Stützen und Fahrbahn. Diese Massnahme war unbedingt erforderlich, um für alle Konstruktionsglieder eine möglichst homogene Betonmasse zu erhalten, sie hat aber den Nachteil der geringeren Festigkeit des im flüssigen Zustande eingebrachten Betons und führt zu einer Erhöhung des Zementzusatzes über das normale Mischungsverhältnis, wenn die nach 28-tägiger Erhärtung verlangten Druckfestigkeiten erreicht werden sollen.

Die vom Deutschen Ausschuss für Eisenbeton im Oktober 1915 aufgestellten neuen Vorschriften für Eisenbeton tragen dieser Erfahrung Rechnung (§ 6, Zubereitung der Betonmasse, 5.) und sollten auch bei uns in Anwendung gelangen in dem Sinne, dass ein vor der Ausführung eines Bauwerkes vereinbarter Zuschlag für Zusatz von 10 kg auf den m^3 Beton festgesetzt wird, über dessen Anwendung die Bauleitung verfügen kann.

Das Regierungs-Gebäude Schaffhausen mit Gerichtshaus und Untersuchungs-Gefängnis.

Um- und ausgebaut durch Prof. Dr. Karl Moser, Architekt in Zürich.
(Mit Tafeln 2 und 3.)

Im Herzen der alten Rheinstadt Schaffhausen, dort wo man vom Münster-Platz zum Herrenacker hinauf steigt (Abbildung 1), lag die alte Kaserne, ein Bau aus dem XVII. Jahrhundert mit reicher Fassade und zierlichem Schnörkelgiebel, in den Formen der Deutschen Renaissance, wie man ihnen in hochgiebligen süddeutschen Städten des Mittelalters, wie Ulm und andern des öftern begegnet (Abbildung 2 und 3). Die Fassade war noch im letzten Jahrhundert renoviert worden, bei welchem Anlass man die ursprüngliche reiche Bemalung der Sandstein-Architekturteile in grün und rot mit viel Vergoldung wieder in Stand stellte. Um das als Baudenkmal interessante Haus



Abb. 5. Blick gegen die südöstliche Hof-Ecke, links Finanzdirektion.



Abb. 2. Ansicht der alten Kaserne, aus Nord-Ost.

neueren Zwecken dienstbar zu machen, beschloss man in der Folge, es als Regierungsgebäude herzurichten. Hierzu ward geplant die alte Mauer abzubauen, die vom Klosterbogen gegen Norden ziehend den höher liegenden Hof an der Ostfront der alten Kaserne abgrenzt, einen monumentalen Treppenaufgang an ihre Stelle zu setzen, und den Haupteingang zum Regierungsgebäude in der Mitte der Ostfront anzulegen. Prof. Karl Moser machte hierauf den Gegenvorschlag, den alten, stimmungsvollen Zustand möglichst wenig zu verändern, und sich mit den notwendigen Neubauten (Gerichtshaus und Untersuchungsgefängnis) dem Alten anzupassen (Abbildung 4). Dies erschien umso eher geboten, als das alte Haus über dem Klosterbogen, das die Finanzdirektion beherbergt, ebenfalls mit einem Treppengiebel den Hof gegen Südosten abgrenzt (Abb. 5). Unter diesen Umständen wird man die malerische Gruppierung dieser Neubauten nicht nur nicht als unzeitgemäss

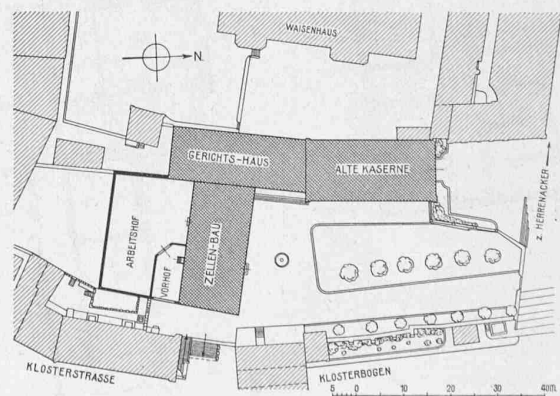


Abb. 1. Lageplan der alten Kaserne in Schaffhausen. — 1:2500.

ablehnen, sondern im Gegenteil dem Architekten dafür Dank wissen, dass er sich den Dominanten der ausgesprochen mittelalterlichen Umgebung so taktvoll unterordnet hat. Es liegt hier einer der seltenen Fälle vor, wo

eine neue Architekturschöpfung die Anhänger der landläufigen Heimatschutz-Auffassung befriedigt, ohne deswegen mit den Forderungen moderner Kunstauffassung in Widerspruch zu geraten. An der alten Fassade ist, ausser der Beseitigung der wertlosen Bleiverglasung (Abb. 3), nichts geändert worden.

Die Zweckbestimmung der einzelnen Bauteile ist den Grundrissen (Abb. 6 bis 9) ohne weiteres zu entnehmen; die Schnitte (Abb. 10 und 11) veranschaulichen die gegenseitigen Höhenlage-Beziehungen. Zu den Gewölben, auf denen der Zellenbau steht, ist erläuternd zu sagen, dass sie zu dem „Salzhaus“ gehörten, das sich an Stelle des Gefängnisses befand, aber wegen schlechten Bauzustandes bis auf eben diese Kellergewölbe abgetragen werden musste; sie sind von der Klostersgasse aus zugänglich und

werden anderweitig benützt (Abbildung 10). Zur bessern Wirkung des intimen Brunnenhofes ist dessen Südost-Ecke (in Abweichung zum Lageplan) durch eine Mauer zwischen Zellenbau und Finanzdirektion (Klosterbogen) geschlossen worden; neu ist auch der gedeckte Gang längs dem letztgenannten Haus (Abb. 5 und Tafel 2 unten).

Den künstlerischen Schmuck besorgten Ernst Georg Rüegg, der die dekorativen Malereien, den Auszug einer Schützengilde darstellend, geschaffen (Tafel 2), und Bildhauer Kappeler. Von diesem stammen ausser dem Brunnen im Hof auch die ornamentalen Bildhauerarbeiten, sowie die Modelle für die Stuckarbeiten im Regierungsgebäude, in dessen Treppenhaus; am Eingang zum Sitzungssaal und in diesem selbst an Wänden und Decke (Tafel 3). Im Sitzungssaal ist (entgegen dem Grundriss Abbildung 9) das Fenster gegen Westen verschlossen, dagegen jenes der Ostfront verdoppelt worden, wie auf Abbildung 2 zu erkennen; diese Massnahme hat die Beleuchtungsverhältnisse wesentlich verbessert, ohne die äussere Erscheinung nennenswert zu beeinträchtigen. Die vornehme innere Einrichtung wird noch bereichert durch die Leuchter aus Neusilber, Ebenholz und Glas; unsere Aufnahme zeigt die Ansicht vom Sitze des Regierungs-Präsidenten aus.

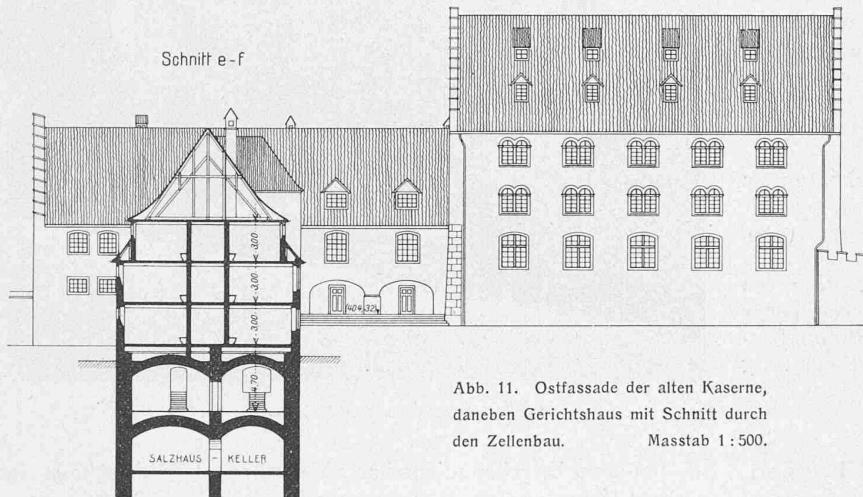


Abb. 11. Ostfassade der alten Kaserne, daneben Gerichtshaus mit Schnitt durch den Zellenbau. Masstab 1:500.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1915.

In gewohnter Weise geben wir unsern Lesern, nach dem amtlichen Bericht, einen gedrängten Ueberblick über die Geschäftsführung des schweizerischen Eisenbahndepartements im Jahre 1915.

Gesetze, Verordnungen und Postulate.

Es wurden zwei Verordnungen erlassen, nämlich eine am 22. Juni 1915 betreffend die Erteilung von Schifferpatenten für den Bodensee, den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, die andere am 26. November 1915 betreffend die Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten.¹⁾

Ein Postulat betreffend Einführung des Rollschemels auf der Strecke Luzern-Giswil, Verbesserung der Linie von Luzern nach

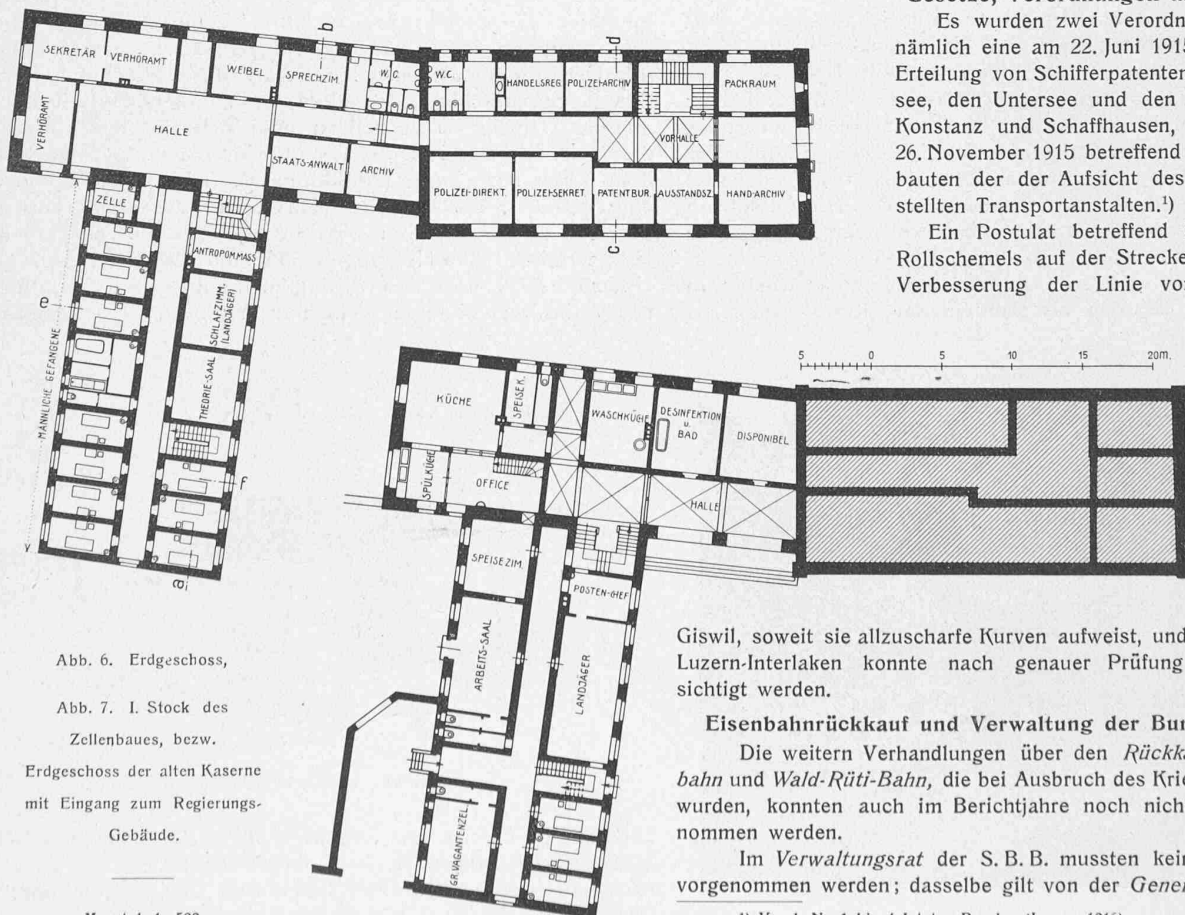


Abb. 6. Erdgeschoss,

Abb. 7. I. Stock des Zellenbaues, bezw. Erdgeschoss der alten Kaserne mit Eingang zum Regierungs-Gebäude.

Masstab 1:500.

Giswil, soweit sie allzuschärfe Kurven aufweist, und Elektrifizierung Luzern-Interlaken konnte nach genauer Prüfung nicht berücksichtigt werden.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen.

Die weitem Verhandlungen über den Rückkauf der Tösstal-bahn und Wald-Rüti-Bahn, die bei Ausbruch des Krieges verschoben wurden, konnten auch im Berichtjahre noch nicht wieder aufgenommen werden.

Im Verwaltungsrat der S. B. B. mussten keine Ersatzwahlen vorgenommen werden; dasselbe gilt von der Generaldirektion.

¹⁾ Vergl. Nr. 1 bis 4 letzten Bandes (Januar 1916).

nicht unwesentlich beeinflusst. Bei der Vergebung hat die Bauherrin, die Möglichkeit solcher Aenderungen in der Foundation voraussehend, Angebote, die die Uebernahme der Foundation in niedrig gehaltenen Pauschalen enthielten, als unmoralisch in korrekter Weise bei Seite gelegt. Für Bauherr und Unternehmer bieten Sondierungen mittels Schächten oder Tiefbohrungen, in vielen Fällen auch geologische Gutachten, die Grundlage des Projektes. Sie schützen vor wesentlichen Ueberschreitungen der Baukosten und der Bautermine.

Das Lehrgerüst (Abbildung 8) ist mit Rücksicht auf den Bauvorgang bloss zur Aufnahme der Zwillingsbogen berechnet und erstellt worden; letztere hatten zur Zeit der Ausführung der Fahrbahn ein genügendes Alter, um die Lastübertragung nach den Widerlagern selbst zu übernehmen. Indessen weisen die Beobachtungen anlässlich der Absenkung des Lehrgerüstes darauf hin, dass dieses auch einen Teil des Eigengewichtes der Fahrbahn aufgenommen hat, d. h. eine Einsenkung des Lehrgerüstes noch zur Zeit der Erstellung der Fahrbahn stattfand. Die Ueberhöhung des Lehrgerüstes wurde im Scheitel auf 50 mm, an den Kämpfern auf Null festgesetzt. Beim Schluss der Zwillingsbogen zeigte sich eine Einsenkung von 37 mm gegenüber dem unbelasteten Zustand. Die Absenkung des Lehrgerüstes wurde am 5. Dezember 1915 vorgenommen. Das Alter der Zwillingsbogen betrug 57 Tage, dasjenige der Fahrbahn zwischen den Pendelpfeilern 31 Tage. Dem Protokoll der Bauleitung ist folgendes entnommen: die langsam fortschreitende Absenkung erfolgte durch Ausstreifen der Keile unter den fünf Stützpunkten von der Mitte aus gegen die beiden Kämpfer. Die Feststellung der Senkungserscheinungen geschah durch Ablesungen an drei Stellen, nämlich am Scheitelpunkt und an den beiden

Kämpfern. Zu diesem Zwecke wurden drei Nivellierinstrumente aufgestellt, wobei für die beiden Kämpfer der Schnittpunkt des Fadenkreuzes auf dem Brückenobjekt direkt aufgezeichnet wurde. Für den Scheitelpunkt erfolgte die Ablesung auf einer am Objekte befestigten Latte. Es wurden für jeden Beobachtungspunkt sieben Ablesungen vorgenommen, die letzte etwa zwei Stunden nachdem das Lehrgerüst bereits durch Absenkung von 10 mm vom Tragbogen losgelöst war.

Die Resultate der Beobachtung waren folgende: Der Scheitelpunkt wies eine Senkung von 6 mm auf; Kämpferpunkt links zeigte keinerlei Senkung; der ursprünglich fixierte Punkt erschien nach wie vor sowohl in der Vertikal- als auch in der Horizontalrichtung im Fadenkreuzpunkt des Instrumentes. Es ist dieses Resultat leicht erklärlich, da das Fundement auf ziemlich hartem Fels (Molasse) abgestützt werden konnte. Beim Kämpferpunkt rechts traten sowohl in vertikalem als in horizontalem Sinne kleine Verschiebungen auf und zwar $v = 0,3 \text{ mm}$, $h = 2,5 \text{ mm}$. Auch dieses Resultat muss als sehr günstig bezeichnet werden und konnte nur durch die seinerzeitige Vertiefung und Verbreiterung der Fundamente erreicht werden, womit sich der Druck auf eine grössere Grundfläche verteilte. Es kann heute das rechtsufrige Widerlager, das auf Moränenschutt gelagert ist, in Bezug auf Tragfähigkeit dem linksufrigen gleichgestellt werden. Die ausserordentlich kleine Verschiebung des Fundamentes dauerte so lange, bis eine vollständige Anpressung an die Grundfläche erreicht war. Es vermag eine Verschiebung von 2,5 mm nicht im Geringsten irgend welche Zusatzspannung im Bogen zu verursachen; es wird somit der eingespannte Zwillingsbogen in keiner Weise in seiner ursprünglich berechneten Tragfähigkeit beeinträchtigt.

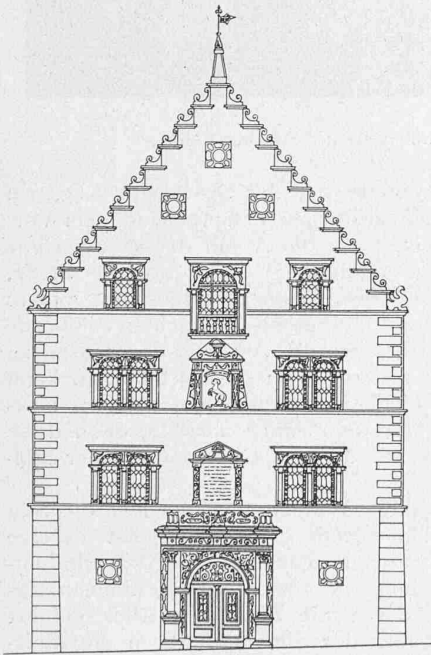


Abb. 3. Fassade der alten Kaserne. — 1 : 250.

Um- und Ausbau der alten Kaserne in Schaffhausen.

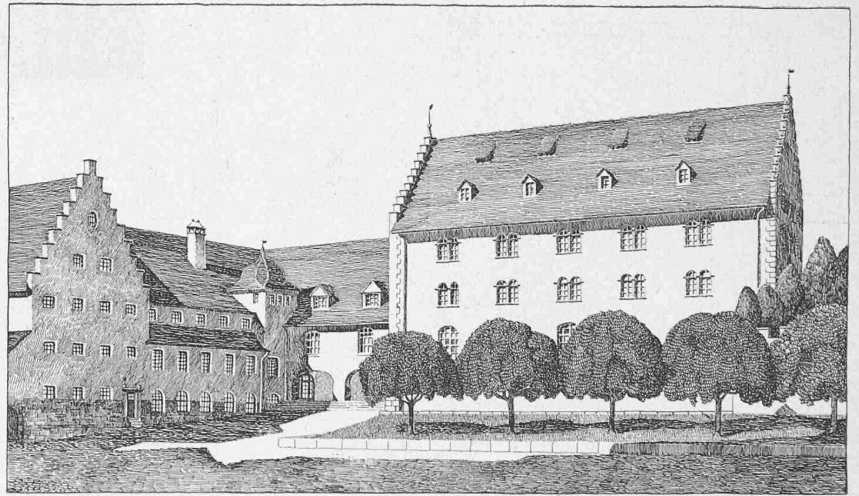
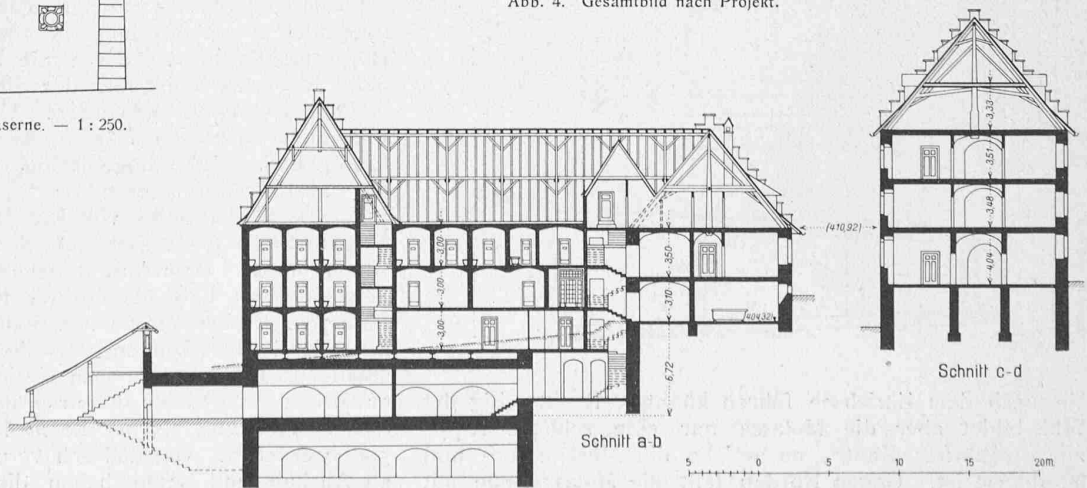
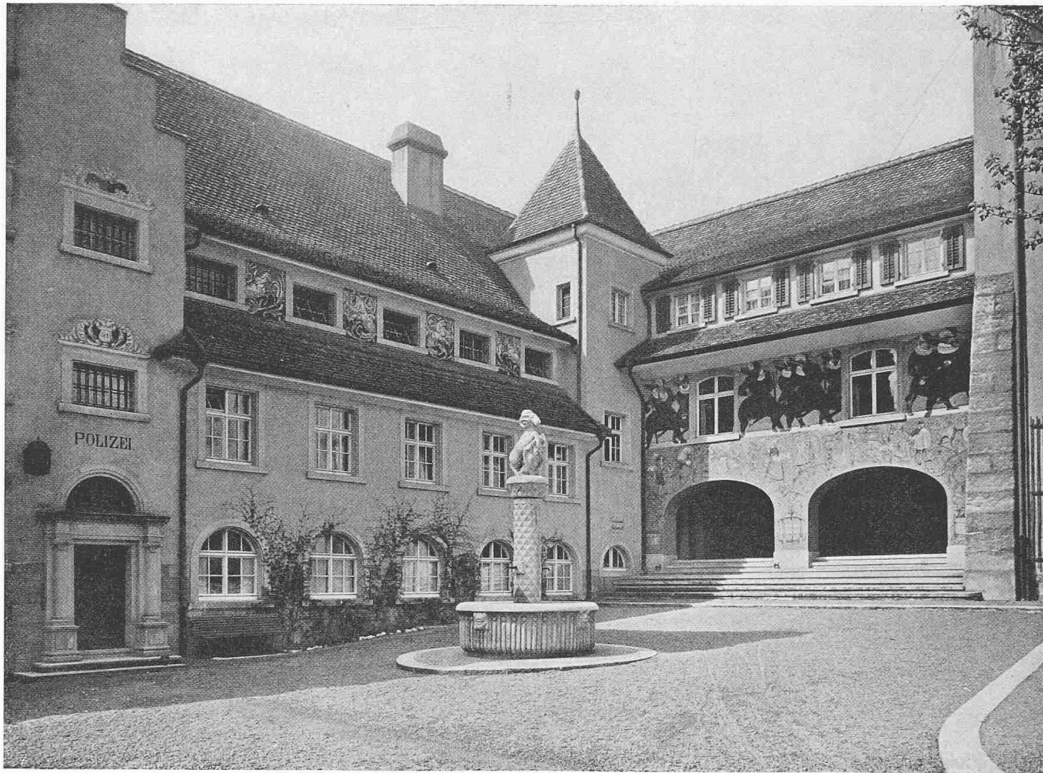


Abb. 4. Gesamtbild nach Projekt.

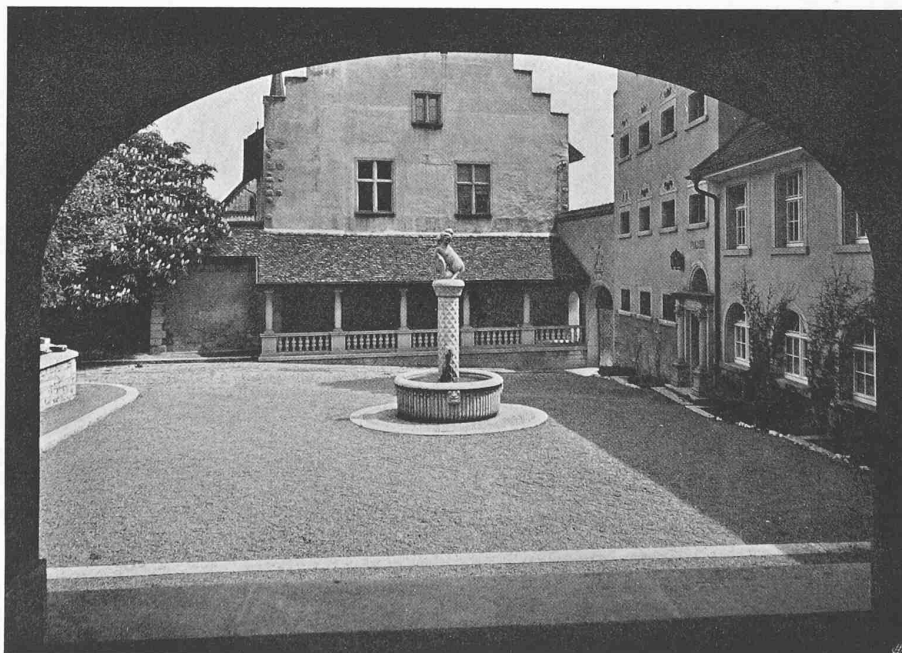
Abb. 10 (rechts). Schnitte durch den Zellenbau und durch die alte Kaserne. Masstab 1 : 500.





HOFANSICHT GEGEN SÜDWEST (OBEN)

HOFANSICHT GEGEN OSTEN (UNTEN)



REGIERUNGS-GEBÄUDE SCHAFFHAUSEN MIT UNTERSUCHUNGS-GEFÄNGNIS

ARCHITEKT PROF. DR. KARL MOSER IN ZÜRICH



SITZUNGSSAAL DES REGIERUNGS-RATES

EINGANG DAZU UND TREPPENVORPLATZ



REGIERUNGS-GEBÄUDE SCHAFFHAUSEN

ARCH. PROF. DR. KARL MOSER IN ZÜRICH

Internationale Verhältnisse.

Die mit Frankreich abgeschlossenen Uebereinkommen über den Dienst der Post, des Zolls, des Telegraphen, der Gesundheits- und der Viehseuchenpolizei im *internationalen Bahnhofe Vallorbe*, sowie auf den Linien Frasnè-Vallorbe und Pontarlier-Vallorbe, sind von der Bundesversammlung in der Frühjahrssession genehmigt worden. Am 15. Mai 1915 fand sodann in Vallorbe eine in bescheidenem Rahmen gehaltene Eröffnungsfeier statt, an der sich die Regierungen der beiden Länder vertreten liessen.

Infolge der ungünstigen Zeitverhältnisse musste die Behandlung der *Konzessionsgesuche für eine Ostalpenbahn* auch im Berichtjahre wiederum verschoben werden.

Die *internationale Simplondelegation*, deren Mitglieder vom Bundesrate für eine neue Amtsdauer von drei Jahren bestätigt wurden, trat während des Jahres 1915 zweimal zusammen. Sie befasste sich, wie gewohnt, mit Fahrplan, Tarif- und Rechnungsangelegenheiten. Auf Grund des Befundes ihres Prüfungsausschusses beschloss die Delegation die Gutheissung der Rechnungen über die Baukosten und den Betrieb im Jahre 1913 der Simplonstrecke Brig-Iselle. Der Bundesrat nahm von diesen Rechnungen zustimmende Kenntnis und stellte sie der Regierung von Italien zur Anerkennung zu.

Rechtliche Grundlagen der Eisenbahnunternehmungen.

Die Wirkung des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1914 betreffend die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten, sowie

Sektionen, aber noch nicht in ihrer gesamten Länge in Betrieb stehen, mitgerechnet. Im übrigen wird auf das vom Eisenbahndepartement herausgegebene Eisenbahnverzeichnis hingewiesen, das über diese Verhältnisse nähern Aufschluss erteilt.

Rechtliche Grundlagen anderer Transportanstalten.

Was die *Schiffahrtsunternehmungen* anbetrifft, wurde im Berichtjahre der „Société de navigation à vapeur sur les lacs de Neuchâtel et de Morat“ eine neue Konzession erteilt. Jene der Zürcher Dampfbootgesellschaft konnte noch nicht erneuert werden. Aus verschiedenen Gründen wurde vielmehr im Einverständnis mit den Regierungen der beteiligten Kantone beschlossen, das seit 1908 bestehende Provisorium noch bis Ende 1917 aufrechtzuerhalten.

Für *Automobilkurse* sind sieben Konzessionsgesuche eingereicht worden. Erteilt wurden drei Konzessionen.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Gegenläufige Turbodynamo für Wasserkraftbetrieb.

Unter dieser Ueberschrift machten wir auf Seite 233 letzten Bandes (6. Mai 1916) auf Grund einer ausführlichen, in der „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen“ vom 10. und 20. September 1915 erschienenen, von Prof. Euler, Hagen in W., verfassten Beschreibung einige kurze Mitteilungen über eine vom Verfasser vorgeschlagene Turbine mit gegenläufigen Laufrädern, wobei wir, die eigenen Worte des Verfassers gebrauchend, von einer „neuen Turbinenbauweise“ sprachen. Von einem Leser erhielten wir darauf eine berichtigende Zuschrift, in der u. a. gesagt wird:

„Diese Idee ist nicht mehr ganz neu, wenn auch anzunehmen und zuzugeben ist, dass Herr Prof. Euler ganz selbständig auf diesen Gedanken gekommen sei. Schon in der ersten Hälfte der Neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, anlässlich der Vorstudien für das Elektrizitätswerk Chèvres, wurde auch eine Turbodynamoanordnung, genau wie in ihrer Notiz beschrieben, studiert.

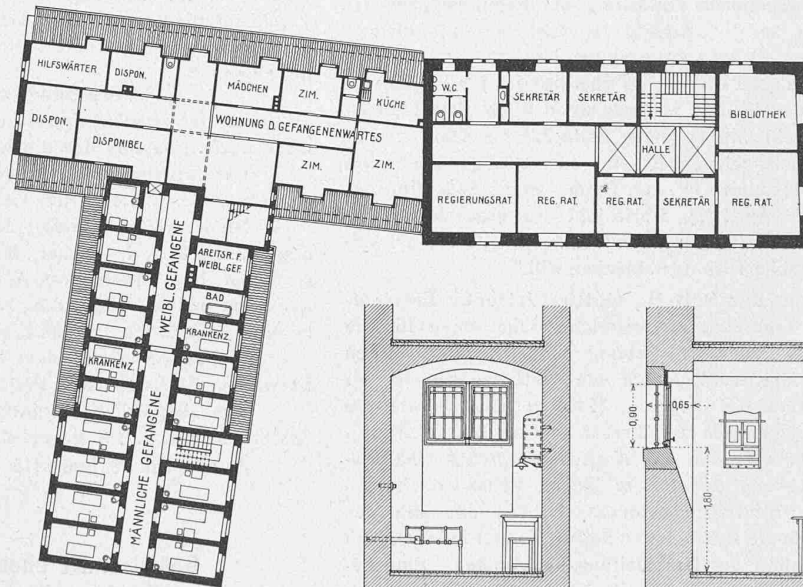
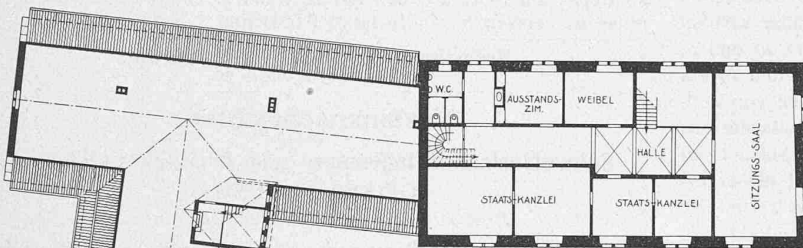


Abb. 8 (rechts) I. Stock
Abb. 9 (darüber) II. Stock
des Regierungs-Gebäudes
(umgebaute Kaserne)
und entsprechende Geschosse
des Gerichts-Gebäudes und
Zellenbaues. — 1:500.

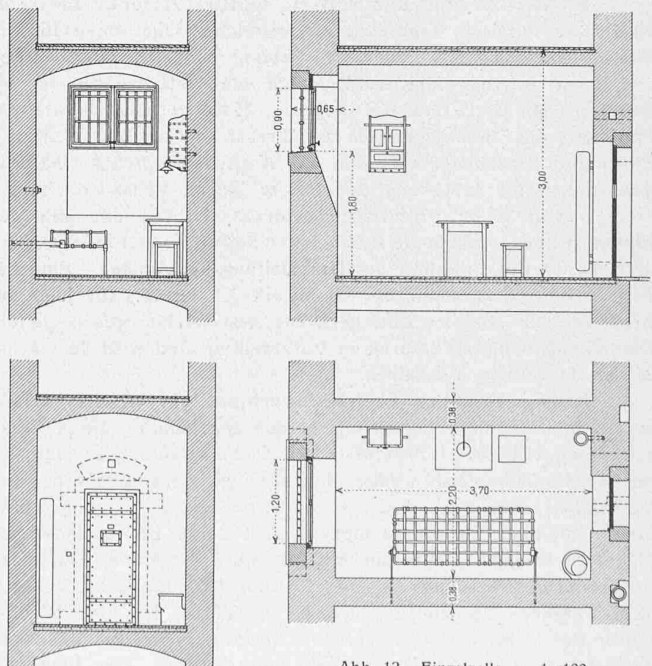


Abb. 12. Einzelzelle. — 1:100.

die schwierige wirtschaftliche Lage, kamen bei der Einreichung von Konzessionsgesuchen für neue Eisenbahnlinien deutlich zum Ausdruck. Im Berichtjahre wurde nämlich ein einziges Konzessionsgesuch für eine Strassenbahn eingereicht. Durch Bundesbeschlüsse wurden zwei neue Konzessionen erteilt und eine aufgehoben. Zurückgezogen wurden fünf Konzessionsgesuche und acht weitere Gesuche konnten auf Ende des Jahres als gegenstandslos abgeschrieben werden. Am 31. Dezember 1915 waren noch 41 Konzessionsgesuche unerledigt.

Achtzehn Konzessionen sind infolge unbenützten Ablaufes der konzessionsmässigen Fristen erloschen. Die Zahl der in Kraft stehenden Konzessionen von noch nicht eröffneten Bahnen beträgt auf Ende 1915 67. Dabei sind die Linien, die zwar in einzelnen