Das neue schweizerische Bundeshaus

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band (Jahr): 39/40 (1902)

Heft 6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-23402

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

migen Entwickelung von nahezu 7 km Länge um rund 150 m gehoben werden, um mit einer Steigung von 25,58 % den Talboden von Kandersteg zu erreichen (Abb. 3 S. 57). Nach den bezüglichen Terrainstudien ist es möglich den südlichen nahezu kreisförmigen Teil der Bahnschleife bis zur Station Mittholz unter Benützung des Talgrundes und ohne grössere Tunnelbauten auszuführen, während die nordöstliche Teilstrecke einen Kehrtunnel von 1918 m Länge in Aussicht nimmt. Die nun folgende Ausweichstelle Bühl dient nur Betriebszwecken und wird deshalb nicht für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet. Im weitern Verlaufe nähert sich das Bahntrace der obersten Strassenkehre in der bereits erwähnten Talstufe und erreicht nach Unterfahrung der Strasse und Ueberschreitung der Kander die auf dem linken Ufer, gegenüber dem gleichnamigen Dorfe angeordnete Station Kandersteg. Von hier bis zum Nordportal des grossen Lötschbergtunnels, der im Hintergrunde des Tales, bei Klus und in einer Meereshöhe von rund 1204 m angenommen wurde, übersetzt die Linie mit mässigen Steigungen von 17 und 10 $^{0}/_{00}$ noch dreimal die Kander. Bei einer Betriebslänge von 20,4 km, wovon 9,3 km auf die Geraden, der Rest auf Kurven von 300-600 m Radius entfallen, und einem Höhenunterschiede der Endpunkte von 417 m beträgt die verglichene Steigung der Nordrampe 20,46 0/00. (Schluss folgt.)

Das neue schweizerische Bundeshaus.

III. (Schluss).

Von den sieben Kommissionszimmern im Erdgeschoss bringen wir auf Seite 61 noch das grösste zur Darstellung. In der nordwestlichen Ecke des Baues gelegen, ist dieser für grössere Kommissionen bestimmte, etwa $15\ m$ lange und $8\ m$ breite Raum durch drei nach Norden gehende Fenster erleuchtet.

Seine Ausstattung ist derjenigen der anderen Kommissionszimmer entsprechend.

Bis an die beiden Zimmer für die Präsidenten der Räte und die Vorsäle zum Nationalratssaal hat unsere Zeitschrift im wesentlichen alle Räume des Hauptgeschosses dargestellt. Von den beiden Vorsälen, die sich links und rechts dem Hauptsaal angliedern, sei nun auf Seite 61 eine Abbildung des westlichen gegeben. Da beide Räume, ähnlich wie die Vorsäle zum Ständeratssaal, in ihren Abmessungen gleich und in ihrer Ausstattung nur wenig von einander verschieden sind, so genügt die Darstellung eines einzelnen. Bemerkenswert ist, dass hier für die Türgewände zum erstenmal ein grauer, weissgefleckter Marmor von Vättis (St. Gallen) verwendet wurde.

Zur vollständigen Darstellung der Kuppelhalle fehlte bis jetzt noch die Nordwand mit dem Relief-Fries von Bildhauer A. Meyer in Zürich (Abb. S. 60). Der über die ganze Breite gehende 14,87 m lange und 2,65 m hohe Fries stellt die Einwanderung eines fremden Volkes in die Urschweiz dar, so wie sie in Schillers Tell durch Stauffacher auf dem Rütli geschildert wird. Es soll damit die Entstehung des Schweizerbundes durch die Vereinigung verschiedener Stämme angedeutet und das Juwel unserer Souveränitätsrechte, das Asylrecht, versinnbildlicht werden. Die beiden Standbilder von Bildhauer Siegwart in Luzern, in den Nischen unterhalb des Frieses, stellen in Arnold von Winkelried die Selbstaufopferung und in Niklaus von der Flüh den versöhnenden Geist dar. Der Balkon in der Höhe des Hauptgeschosses ist vom Ständeratssaal aus zugänglich.

Wir gelangen nun noch zu einem wichtigen Punkt, nämlich zu den *Baukosten*. Diese sind am Schlusse des Werkes in übersichtlicher Weise nach Kategorien geordnet angegeben. Nicht jedem Architekten kann nachgerühmt Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern.



Einblick in die Seitentreppen.

werden, dass er bei der Uebergabe des Baues über dessen Kosten so genaue Auskunft zu geben vermöchte, wie Prof. Auer.

Laut der genannten Zusammenstellung, auf deren einzelne Posten wir nicht eintreten wollen, beziffern sich die Baukosten auf 5 795 900 Fr. In dieser Summe sind jedoch inbegriffen: die Stützmauer und der Weg an der Vanazhalde mit 132 000 Fr., die ornamentale und figurale Bildhauerei mit 427 200 Fr., die Kunstmalerei u. s. w. mit 137 200 Fr. Werden diese drei Posten samt den Granitarbeiten für die Stützmauer mit 16 000 Fr., d. h. zusammen 696 400 Fr. in Abzug gebracht, so betragen die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Ausgaben für Heizungs-, Lüftungs- und Beleuchtungsanlagen 5 083 500 Fr., d. h. nicht viel über fünf Millionen Franken.

Wir legen Wert darauf, diese Tatsache hier festzustellen; dies umsomehr, als unrichtiger Weise die Behauptung aufgestellt und wiederholt wurde, die Baukosten des Bundeshauses hätten acht Millionen Franken betragen. Vielleicht sind unsere Kollegen von der Tagespresse, namentlich der französischen, so freundlich, hievon Notiz zu nehmen, wenn sie wieder auf das Bundeshaus zu sprechen kommen.

Auf die interessanten Einrichtungen für Heizung, Lüftung und Beleuchtung des Baues hoffen wir später, nachdem uns ergänzendes Material eingegangen sein wird, zurückzukommen. Wir machen daher einen vorläufigen Abschluss in unserer Berichterstattung, wollen aber bei dieser Gelegenheit nicht versäumen, sowohl dem eidg. Departement des Innern, als auch Herrn Baudirektor Flükiger und Herrn Professor Dr. H. Auer für ihr freundliches Entgegenkommen nochmals unseren verbindlichen Dank auszusprechen.

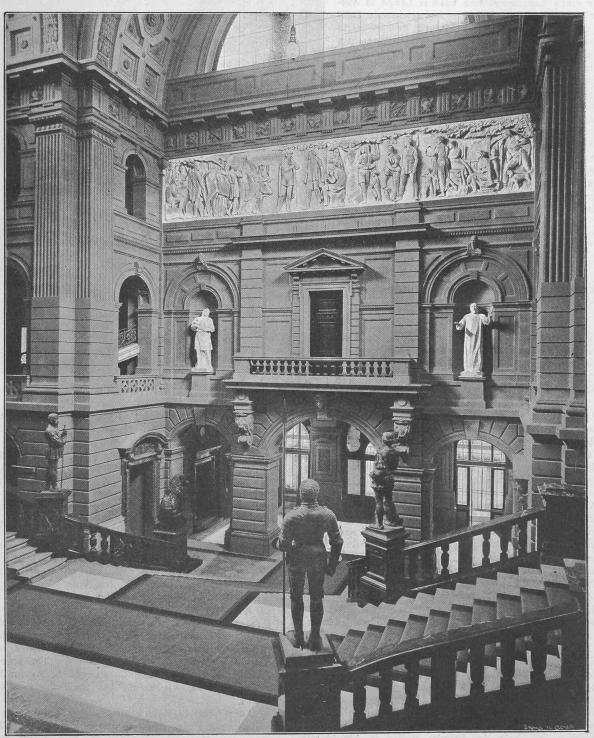
Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1901.

(Schluss.)

Die direkte Linie *Bern-Neuenburg* konnte nach längern Unterhandlungen über ihren provisorischen Anschluss an die Bahnhöfe Bern und Neuenburg am 1. Juli dem Betrieb übergeben werden.

Von den neu hinzugekommenen Normalspurbahnen Saignelégier-Glovelier und Murten-Ins ist bis jetzt nur die erstere in Ausführung begriffen. Das Vorhaben der Bahngesellschaft Saignelégier-Glovelier, geschlossene Felseinschnitte mit steilen, zum Teil sogar senkrechten, stellenweise bis zu 20 m hohen Böschungen zu erstellen, wurde jedoch beanstandet und die zulässige Maximaltiefe solcher Einschnitte mit steilen

Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern.

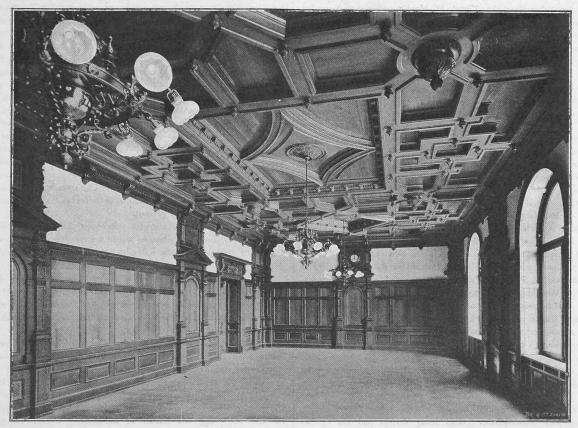


Nördliche Wand der Kuppelhalle.

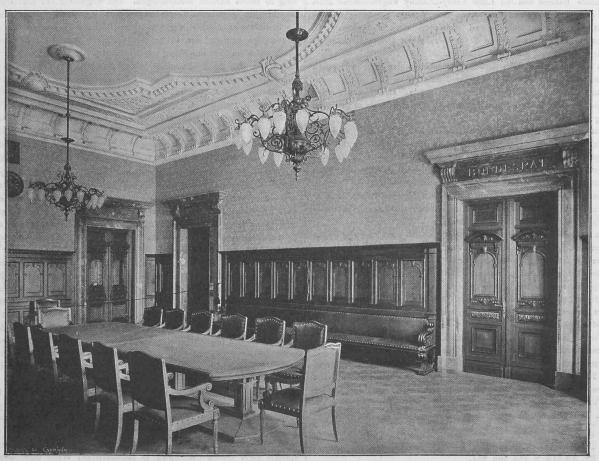
Im Zeitraum vom 1. Juni bis 14. August wurden ferner die normalspurigen Nebenbahnen *Uerikon-Hinwil-Bauma*, *Pruntrut-Bonfol*, *Spiez-Frutigen*, sowie die Strecke *Weissenbühl* (Bern)-*Pfandersmatt-Watten-wil* der I. Sektion der Gürbetalbahn in Betrieb gesetzt.

Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten auf den normalspurigen Nebenbahnen *Erlenbach-Zweisimmen* und *Vevey-Chexbres* werden diese beiden Linien im Jahre 1902 eröffnet werden können. Böschungen auf 10 m festgesetzt, in der Meinung, dass tiefere Einschnitte oben gehörig erweitert oder aber durch Tunnels ersetzt werden sollen. Die Strecke Mutten-Ins, deren Bauprojekt am 25. Oktober genehmigt worden ist, soll als Fortsetzung der Linie Freiburg-Murten, die gegenwärtig für elektrischen Betrieb umgebaut wird, ebenfalls elektrisch betrieben werden. Für die Stromzuführung wird hier, zum erstenmal in der Schweiz, das unter anderm auf der Salève-Bahn bei Genf im Betrieb stehende

Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern.



Kommissionszimmer Nr. III.



Westlicher Vorsaal des Nationalratssaales.