

Das neue schweizerische Bundeshaus

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23390>

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.



Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern. — Kommissionszimmer Nr. VII (Brienzer Zimmer).

erträgnis in den letzten Jahren wesentlich gebessert hätte, kann von keiner dieser Unternehmungen behauptet werden; die Betriebsausgaben fallen schwer ins Gewicht und machen nirgends weniger als 63% der Einnahmen, in den meisten Fällen einen bedeutend höhern Prozentsatz derselben aus. Von den in obiger Tabelle nicht aufgeführten Tramways hatten einen guten oder befriedigenden Ertrag die Linien: Zürich-Hardturm, Zürich-Oerlikon-Seebach, Winterthur-Töss, Vevey-Chillon, einen schlechten Schwyz-Seewen, Stansstad-Stans, Aubonne-Gimel und Rolle-Gimel, Zürich-Höngg, Zentrale Zürichbergbahn.

Die Zahl der Beamten und Angestellten der Eisenbahnen belief sich mit Ende 1900 auf 28 821, wovon 25 475 den Hauptbahnen zufielen; bei den Seilbahnen waren es 252 (wovon 57 bei Lausanne-Ouchy), bei den Tramways 1804 (gegenüber 1391 im Jahr 1898). Unfälle kamen bei den Lokomotivbahnen 938 vor, nämlich 42 Entgleisungen, 32 Zusammenstöße und 864 anderweitige Unfälle; hierbei wurden 55 Personen getötet, 791 verletzt, zumeist Bahnangestellte. Die Seilbahnen hatten 9, die Tramways 132 Unfälle aufzuweisen.

Die Anzahl der Privatverbindungseisenbahnen von industriellen Etablissements mit Bahnen stieg bis Ende 1900 auf 366 und dieselben erreichten eine Länge von 136 304 m. Der Nutzen solcher direkter Anschlüsse an das Bahnnetz wird immer mehr eingesehen. P.

Das neue schweizerische Bundeshaus.¹⁾

(Mit einer Tafel und den Abbildungen auf Seite 28 und 29.)

I.

Vor wenigen Tagen ist uns die Festschrift zugekommen, die zur Einweihung des Parlamentshauses herausgegeben

¹⁾ Festschrift anlässlich dessen Vollendung und Einweihung herausgegeben vom eidg. Departement des Innern, Bern, Buchdruckerei Buehler & Cie, 1902.

wurde. Ursprünglich war geplant, die Schrift an der Einweihungsfeier vom 1. April zu verteilen. Um jedoch den Kunstwerken, mit denen die Haupträume ausgestattet wurden und die damals noch nicht fertig waren, noch Berücksichtigung zu schenken, wurde die Herausgabe verschoben.

Die Festschrift, wie sie bescheiden genannt wird, stellt sich dar als ein mit künstlerischem Geschmack ausgeführtes Werk von über 100 Folio-Seiten im Format von 29 auf 39 cm. Was unsere modernen Darstellungsverfahren zu leisten vermögen, was an reicher typographischer Ausstattung geboten werden kann, findet sich hier vereinigt. Das Werk, das eine vollständige Beschreibung und Darstellung des Baues enthält, steht diesem ebenbürtig zur Seite. Mit Ausnahme eines Holzstiches (Nordfassade, gestochen von Th. Meister in Bern) bestehen sämtliche Darstellungen aus Zinkätzungen mit Halbtönen (Autotypien) oder solchen nach Strichzeichnungen. Auf dem stark satinierten Kunstdruckpapier, das sich zu solchen Reproduktionen besonders eignet, gelangen die 90 Abbildungen, mit denen das Werk illustriert ist, zu voller Wirkung. Wird noch in Betracht gezogen, dass die meisten Photographien, die den Zinkographien als Urbild dienen, im Winter, d. h. bei ungünstiger Beleuchtung aufgenommen wurden, so erklären sich einzelne unbedeutende Unvollkommenheiten, die dem Kenner vielleicht auffallen, von selbst.

Die Festschrift ist vom eidg. Departement des Innern herausgegeben; wir glauben jedoch nicht fehl zu gehen, wenn wir annehmen, dass sowohl der Text, als auch die Sorgfalt, mit der die Herstellung und Anordnung der Bilder zu überwachen war, dem Erbauer des Bundeshauses zu verdanken sind. Der Verfasser behandelt in seiner Schrift die äussere und innere Gestaltung des Baues, die Anordnung und Ausstattung der Säle und ihrer Nebenräume, die künstlerische Ausstattung mit Bildhauerei und Malerei, die Heizungs- und Ventilationsanlage und die Beleuchtung. Am Schlusse des Werkes werden die am Bau beteiligten Künstler,

Unternehmer und Lieferanten erwähnt, ferner wird eine Zusammenstellung der Baukosten und der wichtigsten Daten der Bauausführung gegeben.

Die Einleitung enthält eine sehr gedrängte Uebersicht der Vorgeschichte des Baues und gedenkt u. a. auch in pietätvoller Weise der grossen Verdienste, die der allzufrüh verstorbene Bundesrat Schenk sich auch hier erworben hat. Mit grossem Interesse lasen wir in dem Abschnitt über die äussere Gestaltung des Baues die Ausführungen des Verfassers über den gewählten Baustil. Er sagt:

„Es konnte hier kein sogenannter „reiner Stil“ angestrebt werden, d. h. eine strenge Einhaltung der Stilcharaktere einer bestimmten Zeit und eines bestimmten Ortes; im Gegenteil war hier a priori eine Mischung und Verwendung verschiedener scharf ausgeprägter Stilformen gegeben, auch wieder als Folge des Anschlusses an die vorhandenen Gebäude.

Schon das „alte Bundesrathaus“ zeigt eine eigentümliche, jener Münchnerschule¹⁾ eigen gewesene Verbindung von romanischen Details mit Motiven der florentinischen Frührenaissance. Die Idee, den romanischen Stil hier weiter zu verfolgen, schien ausgeschlossen infolge der Notwendigkeit der Verwendung des Bernersteins, in welchem ein in diesem Stil errichtetes Gebäude sehr nüchtern und langweilig gewirkt hätte. Es fehlen diesem Stil im allgemeinen die Mittel zu reicherer Gliederung der Flächen am Aeussern, wie noch mehr für das Innere, und die wenigen Motive, über die er verfügt, würden in unserem Material nicht zur Geltung gekommen sein.

Aber auch ein charakteristisch strenger Renaissancebau erschien untunlich, weil er sich von seinen Nachbarn stilistisch zu weit entfernt und isoliert hätte.

Jedoch war die *grundsätzliche Verwendung der Renaissanceformensprache* dem Architekten nicht bloss künstlerisches Bedürfnis, sondern überzeugungsgemäss allein in Betracht zu ziehen.

Nur die auf die Antike gegründete, unsern gesteigerten *modernen Ansprüchen*, wie den *lokalen Verhältnissen* angepasste Renaissance-Architektur vermag mit ihrer vielseitigen Ausdrucksfähigkeit jedem räumlichen Gebilde sein charakteristisches inneres und äusseres Gepräge zu verleihen. Nur die Renaissance verfügt über jene reiche Auswahl von Motiven in allen Abstufungen und Gestaltungen, mittels deren die Flächen und Körper sich derart gliedern und beleben, dass deren einzelne Teile zugleich in solche gegenseitige inhaltvolle und harmonische Beziehungen treten, welche unsere höchste ästhetische Befriedigung hervorrufen. Darum ist es nur in diesem Stile möglich, unter Wahrung der grössten Einheit, den Reichtum und die Mannigfaltigkeit der Formen mit derjenigen vornehmen Pracht und Würde zu vereinigen, die ein modernes öffentliches Gebäude ersten Ranges auszeichnen soll.

Für das Aeussere aber war es geboten, eben um die Harmonie mit dem romanisierenden alten Gebäude herzustellen, dem Konzert der Renaissanceformen einige mittelalterliche Stimmen beizufügen, die in die Gestaltung der Fenster gelegt wurden. Es rückte dadurch der Bau in den Stil der als „Frührenaissance“ bezeichneten Epoche, in der die Traditionen des Mittelalters mit den neu einbrechenden Strömungen der Renaissance in Verbindung treten. Für unser Land bezeichnet politisch dieser Zeitraum gerade jene Periode, in welcher der Bund der 13 alten Orte sich nach und nach von allen äusseren Abhängigkeitsverhältnissen losringt und mit dem Basler Frieden seine Selbständigkeit gewinnt. So tritt der gewählte Baustil auch in bestimmte Beziehung zur Geschichte unseres schweizerischen Staatenbundes.

Indessen hätten diese Motive allein auch noch nicht genügt, um dem Bau den *Charakter eines Parlamentsgebäudes* zu verleihen.

Mit Recht verlangt man in einem solchen den höchsten Ausdruck und die letzte Steigerung, deren die Architektur in der Richtung des Imposanten und Erhabenen fähig ist. Es gibt nun schlechterdings keine Bauform, welche diese

¹⁾ Unter deren Einfluss der Bau entstanden ist.

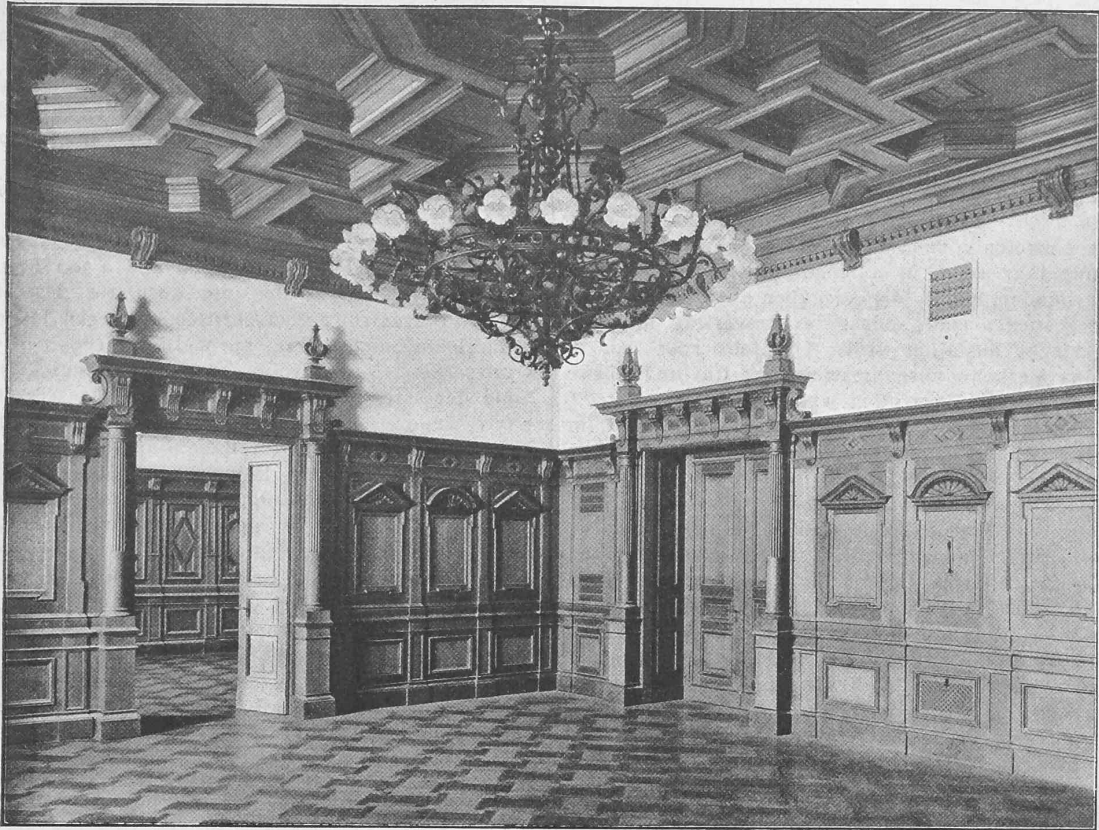
Merkmale in höherem Grade an sich trägt, als der antike Säulenportikus. An den Tempeln der Götter, an den Curien Roms, an den grössten Dömen der Christenheit erscheint er als unerreichtes Gebilde, in dem die Harmonie der lebendig gewordenen, beseelten Steinmassen in ihren reinsten Akkorden tönt. Wie unendlich oft die Säulenordnungen seit Anfang des europäischen Kunstschaffens wiederholt worden sind, ihre Wirkung bleibt unvergänglich und erscheint immer wieder als letzte und höchste Steigerung der architektonischen Formenmusik, der gegenüber alle andern Gebilde kleinlich und ephemere erscheinen. Auch im vorliegenden Fall führten alle Studien zur Ueberzeugung, dass keine andere Form den gegebenen Baukörper in künstlerischer Gestaltung so vornehm zu füllen und zu gliedern vermag und den notwendigen gesteigerten Gegensatz zu den Mittelbauten der Verwaltungsgebäude bilden könne, wie die Säulenstellung mit Giebel in seiner absoluten, rein objektiven Grösse und Schönheit. So wurde denn der Versuch gewagt, diese in Verbindung zu setzen mit der dem Mittelalter entstammenden, aber in Renaissanceformen umgesetzten Fensterarchitektur. Und diese Verbindung gibt nun dem Gebäude sein besonderes Gepräge, sodass es trotz seines Anlehns an alte Traditionen doch als ein eigenartiges, aus den besondern Verhältnissen herausgewachsenes Gebilde erscheinen kann.“

Der Campanile von San Marco in Venedig.

Allen, die Venedig kennen, wird die Kunde von dem unerwarteten Einsturz des mächtigen Glockenturms von San Marco schmerzliche Gefühle erweckt haben. Denn Venedig ohne den Campanile von San Marco ist nicht mehr Venedig; er gehört zum Stadtbild und hier dürfte die Bezeichnung, dass er ein „integrierender“ Teil jenes Stadtbildes ist, sich als zutreffend erweisen. Durch seine gewaltige Masse, durch seine Höhe gab er dem Markusplatz und der Piazzetta einen kräftigen Abschluss und er beherrschte nicht nur diese, sondern auch die ganze ausgedehnte Lagunenstadt weit hinaus bis ans Meer. Und wie oft hat die Erscheinung des Campanile den Architekten der ganzen Welt als Vorbild gedient. Ausser der harmonischen Giralda in Sevilla ist wohl kein Turm so oft nachgebildet worden.

Unter den Trümmern des Glockenturmes von San Marco liegt eine mehr als tausendjährige Vergangenheit begraben. Seine Gründung fällt in das Jahr 888; 1150 war er bis zum Glockenstuhl gediehen, 1170 wurde der Pavillon vollendet, dann brannte der obere Teil des Turmes ab und wurde unter dem Dogen Steno im Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts wieder aufgebaut; aber kaum hundert Jahre nachher drohte ihm ein neues Brandunglück: 1489 schlug der Blitz ein, zerschmolz den Kupferknäuf, zerstörte die Glocken und setzte dem Bauwerk derart zu, dass man sich genötigt sah die oberen beiden Pavillons samt dem Zeltdach abzutragen. Im Jahre 1510 erhielt *Bartolomeo Buon* aus Bergamo den Auftrag den oberen Aufbau des Turmes, der bis dahin aus Holz bestanden hatte, in Stein und höher als vorher auszuführen. Am 26. März 1511 war man fast fertig mit der Steinspitze, da stürzte infolge eines Erdbebens der obere Teil derselben auf die eben im Bau begriffene Loggetta herunter. Im Oktober war diese wiederhergestellt; 1512 bis 1516 wurde endlich auch die Turmspitze vollendet und 1517 die aus Holz modellierte mit Kupfer belegte Kolossalfigur eines Engels, die das Ganze krönte, aufgesetzt.

In dieser Gestalt ist der Turm in unser aller Erinnerung; in gewaltigen Abmessungen ragte er 98 m über den Markusplatz empor. Die Höhe des vergoldeten Engels beträgt allein 5 m. Ein bequemer, ziemlich hell erleuchteter Wendelgang führte bis zur obersten Ballustrade. Auf ihm ist im Jahre 1792 der Sieger von Arcole und Rivoli hinauf geritten. Göthe bestieg den Turm mehrmals während seines Aufenthaltes im Herbst 1786 um von dort aus den Wechsel der Erscheinung von Ebbe und Flut auf den La-



Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern. — Kommissionszimmer Nr. IV.

Was die Betriebsergebnisse für die einzelnen dieser Seilbahnen anbelangt, so könnte die Umrechnung der Einnahmen, Ausgaben und Ueberschüsse auf den Bahnkilometer bei der kurzen Länge der in Frage kommenden Strecken zu falschen Schlüssen führen; wir werden deshalb für dieselben die Resultate im ganzen mitteilen. Eine fortwährende Zunahme der Frequenz und des Ertrages weisen auf: die Gütschbahn, die Seilbahn von Lugano, die Bürgenstockbahn und die Salvatore-Bahn; immerhin war für die drei letzteren das Jahr 1900 weniger günstig als das Jahr 1899. Bei Lausanne-Ouchy werden die Einnahmen auch beständig besser, dafür aber wachsen die Ausgaben in verstärkter Masse. Dagegen hat die Zürichbergbahn ihre Einnahmen von Jahr zu Jahr sich verringern sehen. Günstige Reinerträge zeigten in den drei letzten Jahren: Lugano 1898: 16 493 Fr., 1899: 17 684 Fr. und 1900: 17 456 Fr., Territet-Glion 75 470 Fr., 78 379 Fr. und 65 814 Fr., Giessbachbahn 6 096 Fr., 11 378 Fr. und 10 647 Fr., Gütschbahn 19 146 Fr., 21 770 Fr. und 24 214 Fr., Zürichbergbahn 18 686 Fr., 12 988 Fr. und 14 009 Fr., Lauterbrunnen-Grütschalp 78 556 Fr., 74 312 Fr. und 61 197 Fr. Dagegen waren die Ergebnisse unbefriedigend bei Davos-Schatzalp, Biel-Magglingen, Dolderbahn, Stanserhornbahn, Neuveville-St. Pierre, Ecluse-Plan, Cossonay. Immerhin ist bei der Stanserhornbahn, der Bahn von Cossonay und Ecluse-Plan eine etwelche Besserung gegen früher eingetreten.

Von neuen Tramwaylinien sind in den beiden Jahren 1899 und 1900 eröffnet worden: Die Strassenbahnen in Luzern, die Strecke Schwyz-Seewen, die kurzen, bloss für den Hoteldienst erstellten Linien zum Hotel Dolder in Zürich und zum Hotel Riffelalp, endlich die Strecke Zürich-Dietikon der „Limmattal-Strassenbahn“. Erweitert worden sind die Strassenbahnen in Zürich, Basel, Freiburg, Neuenburg, Chaux-de-Fonds, Genf. Die Linien in Genf sind seit 1. Dezember 1900 in andern Besitz übergegangen und grösstenteils für elektrischen Betrieb umgebaut worden;

dasselbe ist der Fall für die städtische Strassenbahn in Zürich. Mit Pferden werden jetzt bloss noch die Tramways in Biel, auf Bella Vista (Monte Generoso) und auf Mürren (zum Kurhaus) betrieben. Die Zahl der Unternehmungen belief sich Ende 1900 auf 30.

Die Betriebsergebnisse derjenigen Strassenbahnen, die den Verkehr in Städten zu vermitteln haben, seien hier für die Jahre 1898, 1899 und 1900 ebenfalls tabellarisch zusammengestellt.

Tramways in	Kilometrische					
	Einnahmen			Einnahmenüberschüsse		
	1898	1899	1900	1898	1899	1900
Basel	65 477	69 233	66 768	25 981	26 135	17 736
Bern	41 807	43 341	46 486	8 513	9 878	9 364
Chaux-de-Fonds	22 297	21 592	22 471	4 301	4 976	3 503
Freiburg	29 849	24 488	22 969	12 409	8 580	8 302
St. Gallen	30 588	34 279	36 651	2 361	5 337	4 273
Genf (altes Netz)	42 358	44 173	46 244	12 728	10 807	14 740
Lausanne	30 124	27 603	27 665	6 304	5 858	5 988
Lugano	9 514	9 977	10 354	158	823	1 313
Luzern	—	33 262	26 824	—	—5024	2 484
Neuenburg	21 842	20 315	21 253	7 890	7 214	7 677
Zürich (städtisch)	74 502	64 742	62 827	17 970	11 968	13 953

Zur bessern Beurteilung dieser Zahlen ist zu bemerken, dass für die Baslerlinien die durchschnittliche Betriebslänge betrug: 1898 und 1899: 11,93 km, 1900: 15,26 km; für Freiburg 1898 und 1899: 1,31 km, 1900 2,26 km. Für Genf konnten die Ergebnisse der neuen, im Laufe von 1900 eröffneten Linien noch nicht berücksichtigt werden. Der Luzerner-Tramway wurde am 8. Dezember 1899 eröffnet, weshalb sich aus den für 1899 aufgeführten Zahlen keine Schlüsse ziehen lassen. Die Linien der Zürcher Strassenbahn hatten 1898 eine Betriebslänge von 13,47 km, 1899 von 19,05 und 1900 von 19,69 km. Dass sich das Rein-



Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern.

Architekt: Prof. Dr. *Hans Auer*.

Westlicher Vorsaal des Ständerates.