

Der Umbau des "Bernerhofes" in Bern: ausgeführt durch Architekt Emil Vogt in Luzern

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 25

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28717>

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.

Der Umbau des „Bernershofes“ in Bern.

Ausgeführt durch Architekt Emil Vogt in Luzern.
(Mit Tafel 73.)

Der im Jahre 1907 geplante Umbau des neben dem Bundeshaus-Westbau bzw. dem ursprünglichen Bundespalais und gleichzeitig mit diesem erstellten „Hotel Bernerhof“ hat damals viel zu reden gegeben.¹⁾ Beim Baue des Hotels hatte die Stadt Bern das dafür erforderliche Gelände nur mit der Servitut abgetreten, dass die beiden Flügelanbauten gegen die Bundesstrasse nur in Erdgeschosshöhe aufgeführt werden und dass der ganze Bau eine bestimmte Höhe nicht überschreiten dürfe, alles aus Rücksicht auf das Bundeshaus. In dem Wunsche, das Erträgnis des Gebäudes zu erhöhen, beabsichtigten nun dessen Besitzer, die beiden Flügel an der Bundesstrasse in der Bauflucht der Bundesstrasse auf die ganze Höhe des Gebäudes aufzuführen und den ganzen Dachstock auszubauen. Dagegen erhob die Direktion der eidg. Bauten im Auftrage des Bundesrates Einsprache. Nach langwierigen Unterhandlungen einigte man sich auf den im Winter 1907/1908 ausgeführten, in den Abbildungen 4 bis 8 und in Tafel 73 dargestellten Plan, der bei reichlichem Entgegenkommen für die Bedürfnisse der Geschäftsbesitzer doch den für die Bundeshäuser nötigen Rücksichten gerecht geworden ist.

Wie Architekt Emil Vogt aus Luzern, dem die Projektierung und Ausführung dieser Umbaute anvertraut war,

¹⁾ Band L, Seiten 233 und 285.

seine Aufgabe gelöst hat, geht aus unsern Abbildungen hervor. Einerseits hat er das Aeussere des Gebäudes, das unserem heutigen Geschmacke in mancher Richtung nicht mehr entsprach, in schönen Einklang mit den Privatbauten der Umgebung und mit der stadtbernerischen Bauweise gebracht und anderseits es durch die belebte Fassade in wirkungsvollern Kontrast zu den ruhigen Architekturlinien der Bundeshäuser gesetzt und so von diesen mit grösserer Bestimmtheit abgelöst, als es beim alten Bestand der Fall war. Der Umbau bedeutet eine wesentliche Verbesserung des frühern Zustandes. Die innere Einteilung des Hauses hat bei diesem Anlasse gleichfalls eine Verjüngung entsprechend den modernen Anforderungen erfahren, wie der Vergleich des frühern und des jetzigen Vestibuls (Abbildungen 3 und 5) sowie die Darstellungen des Eingangs, der Halle und des Speisesaales (Abb. 6 bis 8 auf den Seiten 340 und 341) erkennen lassen.



Abb. 2. Fassade an der Bundesstrasse vor dem Umbau.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909.

(Fortsetzung von Seite 251 und Schluss.)

Ausbau auf zweite Spur. Im Berichtsjahre konnte der zweispurige Betrieb auf folgenden Strecken eröffnet werden:

St. Maurice-Martigny: St. Maurice-Evionnaz am 1. Mai 1909, Evionnaz-Vernayaz am 21. Dezember 1909. Aarburg-Sursee: Nebikon-Sursee am 1. Mai 1909, Zofingen-Reiden am 1. Dezember 1909.

Mit der Ausführung der erwähnten Strecken ist die Linie Zofingen-Sursee durchgehend zweispurig geworden; der Ausbau

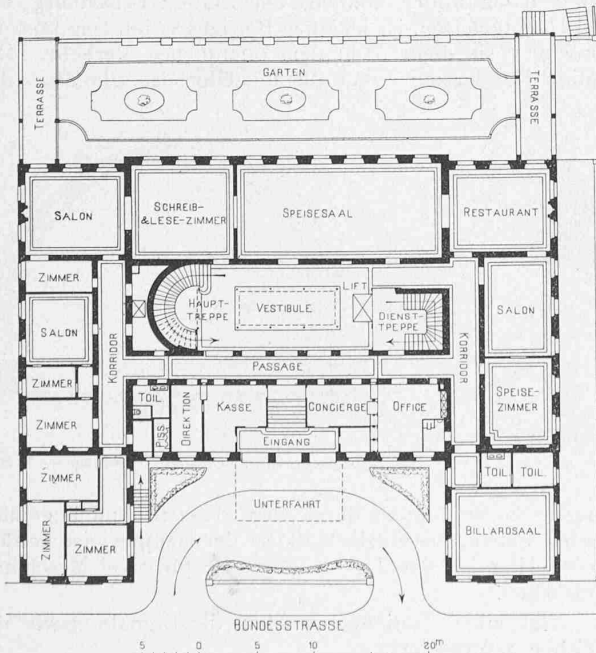
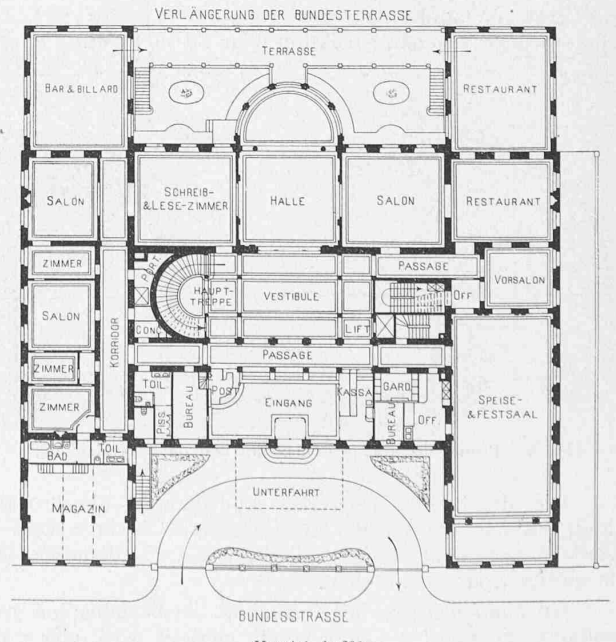


Abb. 1. Erdgeschoss-Grundriss vor dem Umbau.



Masstab 1:600.

Abb. 4. Erdgeschoss-Grundriss nach dem Umbau.



DER UMBAU DES „BERNERHOF“ IN BERN
Ausgeführt durch EMIL VOGT, Architekt in Luzern
FASSADE AN DER BUNDESSTRASSE NACH DEM UMBAU

auf Doppelspur der Reststrecke Aarburg-Zofingen soll dieses Jahr begonnen werden.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Vernayaz-Martigny, Ruchfeld (Basel-Münchenstein und St. Gallen-St. Fiden).

Auf der Strecke Vernayaz-Martigny sind die Arbeiten soweit gefördert worden, dass der doppelspurige Betrieb im Frühjahr aufgenommen werden kann.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Basel-Münchenstein für den Ausbau auf zweite Spur und die damit zusammenhängende neue Einführung der Juralinie in den Bahnhof Basel wurden im Berichtsjahre in Angriff genommen und dürften voraussichtlich in diesem Sommer vollendet werden.

Auf der doppelspurigen Tunnelstrecke St. Gallen-St. Fiden waren auf Ende des Berichtsjahres 940 m Stollen, 160 m Vollausbau und Widerlagermauerwerk, 100 m Gewölbe und 6 m flache Abdeckung der Endstrecken ausgeführt.

In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die Bauprojekte der Doppelspuranlagen Winterthur-Wil u. Vauderens-Siviriez. Terrainaufnahmen und Projektierungsarbeiten sind im Gange für den Bau der Doppelspur auf den Strecken Neuchâtel-St. Blaise, Siviriez-Romont, Martigny-Saxon, Sursee-Luzern, Thalwil-Richterswil, Henschikon-Wohlen, Wil-St. Gallen und Giubiasco-Chiasso.

Einführung des elektrischen Betriebes. Die Zusammensetzung der *Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb* hat im Berichtsjahre insofern eine Aenderung erlitten, als die Gotthardbahn infolge ihres Ueberganges an die Bundesbahnen als selbständiges Mitglied der Kommission zurückgetreten ist. Immerhin hat Herr Präsident Dietler die Leitung der Subkommission IV beibehalten, und Herr Obermaschineningenieur Meyer hat auch als

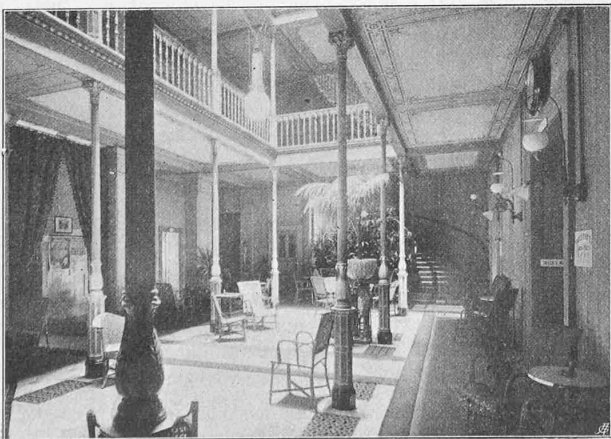


Abb. 3. Das Vestibül vor dem Umbau.

Beamter der S. B. B. weiter mitgearbeitet. Die Zahl der Mitglieder beträgt demnach 22.

Die Subkommission II, deren Aufgabe in der Lösung der Systemfrage besteht, hat bis auf einige Nachträge ihre Arbeiten beendigt.

Der Subkommissionen III und IV war in der Hauptsache die Aufstellung von Projekten und Kostenvoranschlägen für bestimmte, typische Fälle übertragen, und zwar sowohl für die Kraftbeschaffung und -verteilung (S. K. III) als für die elektrischen Einrichtungen auf der Strecke und das Rollmaterial (S. K. IV). Als typische Fälle sollten Projekte für den elektrischen Betrieb des Kreises II und der G. B. auf Grund der Verkehrsmengen des Jahres 1904 zum Vergleich mit dem Dampfbetrieb und sodann solche für einen wesentlich gesteigerten Zukunftsbetrieb ausgearbeitet werden. Bei der Behandlung

dieser Aufgaben zeigte es sich jedoch, dass die von der Subkommission I angegebenen Grundlagen zu sehr hohen Anforderungen an die elektrischen Traktionssysteme führten und dass insbesondere die Kraftbeschaffung infolge des sehr ungünstigen Verhältnisses der mittlern zur grössten benötigten Energiemenge innert praktisch zulässigen Grenzen fast unmöglich wurde. Die Subkommission IV ging deshalb daran, die Anforderungen sowohl an den Vergleichsbetrieb vom Jahre 1904 als an den Zukunftsbetrieb bezüglich Geschwindigkeiten, Beschleunigungen, Zuggewichte und Zugfolge im Sinne

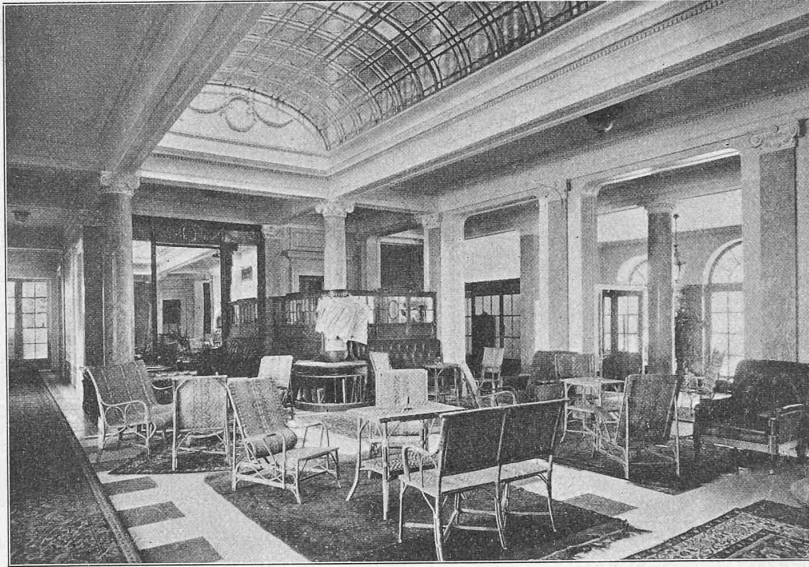


Abb. 5. Das Vestibül nach dem Umbau.

einer grössern Annäherung an die beim Dampfbetrieb vorhandenen bzw. erreichbaren Verhältnisse und einer bessern Anpassung an die besondern Bedingungen der elektrischen Kraftbeschaffung und Traktion zu revidieren.

Diese Arbeit wurde gegen Ende des Berichtsjahres abgeschlossen, und es bleibt nun noch die Aufstellung der auf die neuen Grundlagen sich stützenden Projekte und Voranschläge durch die Subkommissionen III und IV zu gewärtigen.

Der im Jahre 1908 in Angriff genommene Umbau für elektrischen Betrieb auf der *schweizerischen Seetalbahn* ist im Berichtsjahr weitergeführt worden. Auf 1. September konnte auf dem Teilstück Beinwil-Münster der elektrische Betrieb aufgenommen und ohne nennenswerte Störungen bis zum 1. Dezember durchgeführt werden. Da der Leitungsbau auf der übrigen Strecke, sowie namentlich das zum Betriebe derselben nötige Rollmaterial noch stark im Rückstand war, der Betrieb auf der kurzen Strecke Beinwil-Münster sich aber unökonomisch gestaltete, wurde dieser mit dem 1. Dezember wieder eingestellt. Die kurze Betriebsperiode hat indessen wertvolle Resultate für die Ausrüstung des Rollmaterials und der Umformerstation geliefert. Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Wildegg-Beinwil-Münster wurde auf den 1. April, diejenige der Strecke Beinwil-Emmenbrücke auf 1. Juli 1910 in Aussicht genommen.

Für die Elektrifizierung der Strecke *Spiez-Frutigen* der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn sind dem Departemente die Pläne für die elektrischen Leitungen und das Rollmaterial zur Genehmigung vorgelegt worden. Mit dem Bau ist im Berichtsjahr begonnen worden.

Auch für die Elektrifizierung der *Bern-Worb-Bahn* sind die Planvorlagen gegen Ende des Jahres erfolgt.

Die *Neuenburger Jura-Bahn* studiert ebenfalls die Einführung des elektrischen Betriebes und hat die Vorprojekte zur Prüfung eingesandt.

Die Elektrifizierung der *Wengernalpbahn* ist so weit fortgeschritten, dass die Aufnahme dieser Betriebsweise auf der Teilstrecke Lauterbrunnen-Scheidegg am 3. Juli stattfinden konnte. Der durchgehende elektrische Betrieb wird programmässig im Sommer 1910 aufgenommen werden können.

Bezüglich des elektrischen Versuchsbetriebes *Seebach-Wettingen* ist zu erwähnen, dass derselbe (mit Ausnahme eines freiwilligen Unterbruches von Mitte Januar bis 19. März 1909) bis zum 3. Juli des Jahres anstandslos durchgeführt worden ist. Mit letzterem Tage erfolgte die definitive Betriebseinstellung und gegen das Jahresende der Abbruch der Leitungsanlage, zunächst auf der Strecke *Wettingen-Affoltern*, nachdem die Bundesbahnen aus Gründen ökonomischer Natur abgelehnt hatten, die Einrichtungen von der Maschinenfabrik *Oerlikon* zu übernehmen und den elektrischen Betrieb auf eigene Rechnung weiterzuführen.

Bahnunterhalt. An Linien in Betrieb waren der Kontrolle des Departements unterstellt:

	Betriebslänge	
	km	km
Haupt- und Nebenbahnen	4552,540	
Tramways	416,439	
Drahtseilbahnen	33,052	
Bahnstrecken im Betrieb ausländ. Unternehmungen	68,794	
		5070,825

Hiervon gehen ab:
Die für die Zweiglinien
doppelt gerechneten Betriebslängen 114,496
Die im Ausland gelegenen
Strecken 45,365

159,861

Einfache Länge sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der Schweiz 4910,964
Davon werden zweispurig betrieben (normalspurige Adhäsionsbahnen) 729,000

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen.

Die Kontrolle über den Unterhalt der Bahnen ist in der üblichen Weise ausgeübt worden. Die durchgehenden Inspektionsreisen zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen, ausser Zahnrad- und Drahtseilbahnen, erstreckten sich auf 4755 km, wozu noch zahlreiche Spezialuntersuchungen und Augenscheine kommen.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen: Allgemeine Inspektionen 98; Besuche bei besondern Anlässen



Abb. 6. Der Eingang nach dem Umbau des „Bernerhof“ zu Bern.

(Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine usw.) 146. Anlässlich der Inspektionen wurden 300 km Streckenbegehungen ausgeführt. Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden 221 Inspektionen vorgenommen, welche sich auf die elektrischen Einrichtungen und das Rollmaterial erstreckten.

Zustand der Bahnen. Unterbau. Wesentliche Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse haben sich im Berichtsjahr nur wenige ereignet. Zu erwähnen sind die folgenden Fälle:

In der Nacht vom 21. auf 22. Mai fand bei der *Arth-Rigi-Bahn* an der sogenannten „*Kräbelwand*“ ein Felssturz statt, der die Linie auf 80 Meter Länge zerstörte. Der durchgehende Verkehr der Züge wurde dadurch unterbrochen und konnte erst am 4. Juni wieder aufgenommen werden.

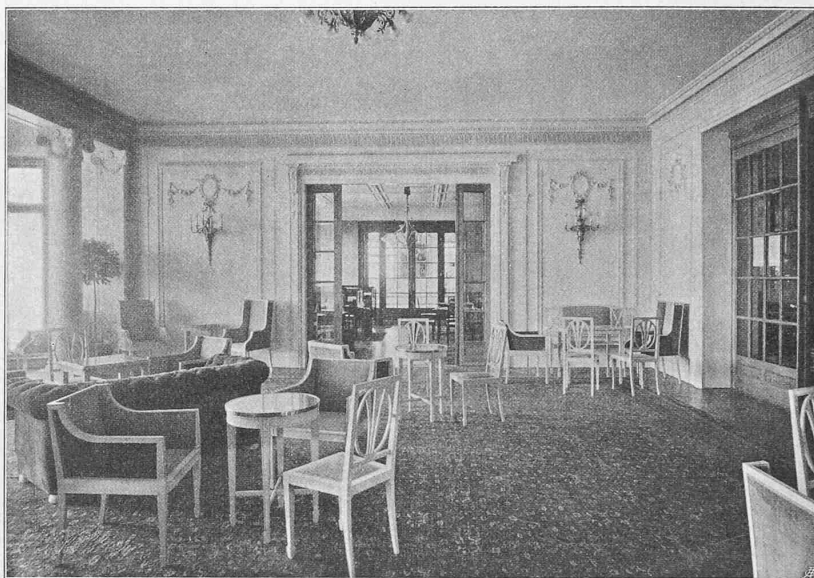


Abb. 7. Halle in dem umgebauten „Bernerhof“ zu Bern.

Auf der Linie *Lausanne-Bern* fand am 12. Juli an der bergseitigen Böschung des Einschnittes bei Km. 5,742 ein grösserer Rutsch statt, welcher das bergseitige Geleise sperrte, was die Einführung des einspurigen Betriebes zwischen *Conversion* und *Grandvaux* für längere Zeit zur Folge hatte.

Auf der Linie *Saignelégier-Glovelier* ist am 8. Oktober nach anhaltendem Regen bei Km. 15,600 zwischen *Scout* und *La Combe Tabeillon* ein grosser Steinsatz eingestürzt. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs musste das Geleise bergseits verschoben und bis zur Fertigstellung der provisorischen Linie über die Unterbruchstelle Umstieg und Umlad angeordnet werden.

In bezug auf die im Berichtsjahre ausgeführten Unterhaltungsarbeiten ist zu bemerken, dass mit der Vollendung der Verstärkung der *Inschireussbrücken* die Verstärkungsarbeiten auf dem Kreis V der Bundesbahnen für die dermaligen Achsbelastungen in der Hauptsache zum Abschlusse gebracht wurden.

Wie wir bereits im letzten Jahresbericht erwähnt haben, sind nur noch im Kreis III der Bundesbahnen eine grössere Anzahl von noch unverstärkten Brücken vorhanden.

Die Revision der bestehenden Brückenverordnung ist im Gange. Die Vorschläge der sämtlichen Interessenten sind eingelangt und es kann nun vom Departement mit den Arbeiten zum Vorentwurf begonnen werden.

Oberbau. Die diesjährigen Umbauten durchgehender Liniengeleise in neuem Material, wobei auf den Hauptbahnen starke Schienen- und Schwellentypen zur Verwendung kamen, betragen auf Hauptbahnen: Stahlschienen 106,400 km, Eisenschwellen 62,000 km, Holzschwellen 37,600 km, Schottererneuerung 98,800 km; auf Nebenbahnen: Stahlschienen 25,400 km, Eisen- und Holzschwellen 20,700 km, Schottererneuerung 32,700 km.

Verstärkungen der Geleise durch Vermehrung der Schwellen

und Verbesserung des Schienenstosses wurden ausgeführt: auf Hauptbahnen 47,200 km, auf Nebenbahnen 47,000 km.

Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen. Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt. Erwähnenswert ist hier nur der Fall eines Seilbruches bei der Dolderbahn vom 7. Juli. Die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen der Wagen haben dabei, soweit möglich, ihren Zweck erfüllt und einen ernstern Unfall verhütet. Der Fall gab Anlass zu Verhandlungen mit den Drahtseilbahnverwaltungen bezüglich Massnahmen zur Erreichung eines bessern Seilunterhaltes und der weitem Vervollkommnung der Wagenbremsen.

Bei 7 Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung. Festigkeitsproben wurden vorgenommen mit: 7 Ersatzseilen bestehender Seilbahnen, 9 Seilen für neue Seilbahnen, 2 ausrangierten Seilen. Die Ergebnisse dieser Proben gaben zu keinen besondern Massnahmen Anlass.

Elektrische Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen. Die Untersuchungen

dieser Einrichtungen hatten im allgemeinen ein befriedigendes Ergebnis; ihr Zustand gab zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass, wenn auch da und dort Verbesserungen verlangt werden mussten. Es sind eine Anzahl Kontaktleitungsbrüche vorgekommen, welche indes nur kurze Betriebsunterbrechungen verursachten. Unfälle, die auf mangelhafte Anlage oder schlechten Unterhalt der elektrischen Einrichtungen zurückzuführen waren, sind nicht zu verzeichnen.

Stationen und Hochbauten. Erweiterungen der Geleiseanlagen sind, ausser den bereits besprochenen Erweiterungen von Bahnhöfen, auf einer grössern Anzahl von Stationen ausgeführt worden. Auf 20 Stationen sind die Aufnahmegebäude neu erstellt oder vergrössert worden. Neue Perrondächer sind auf 22 Stationen angebracht worden. Die elektrische Beleuchtung ist auf 24 Stationen neu eingerichtet und auf 27 Stationen verbessert worden.

Signale und Riegelungen. Ergänzungen der Signalanlagen fanden statt durch Anbringung von 30 Einfahrtsignalen, 81 Einfahrt-Vorsignalen, 93 Ausfahrtsignalen, 54 Durchfahrtsignalen und 21 Rangiersignalen. Neue Riegelungen wurden erstellt auf 19 Stationen und ältere ergänzt auf 12 Stationen. Ein neuer Streckenblock wurde angebracht auf der Strecke Bex-St. Maurice. Die Strecken Preda-St. Moritz, Samaden-Pontresina und Wolfgang-Frauenkirch der Rhätischen Bahn sind mit Glockensignalen versehen worden.

Niveauübergänge und Bahnabschluss. Durch die Erstellung von Parallelwegen, Unter- oder Ueberführungen oder durch die Ablösung von Wegrechten sind 25 Niveauübergänge unterdrückt worden. Eine grössere Zahl von Niveauübergängen wurde mit neuen, verbesserten Barrieren versehen.

Elektrische Leitungsanlagen, längs und quer zu Eisenbahnen. Die Kontrolle der Eisenbahnabteilung erstreckt sich auf die Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromleitungen und die Längsführung solcher neben Bahnen, sowie auf die Kreuzungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen. Im Jahre 1909 wurden Planvorlagen behandelt für: 212 Starkstromüberführungen gegen 268 im Vorjahre, 37 Starkstromunterführungen (17), 22 Starkstromlängsführungen (12), 19 neue Beleuchtungsanlagen auf Bahngelände (64), 22 Aenderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen (16), zusammen 312 gegen 377 im Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu

reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1909 folgender Bestand: 1746 Starkstromüberführungen (1563), 417 Starkstromunterführungen (392), 135 Starkstromlängsführungen (121).

Im Berichtsjahre sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt.

Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen. Nach

den monatlichen Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 17 neue Ueberführungen von Schwachstrom über Bahnkontaktleitungen erstellt worden. Ferner weisen 9 im Laufe des Jahres eröffnete elektrische Bahnen, beziehungsweise Bahnstrecken, im ganzen 36 Ueberführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzunahme beträgt somit 53.

Die Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen und die Kreuzungen elektrischer Bahnkontaktleitungen mit Schwachstromleitungen werden von den Kontrollbeam-

ten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die konstatierten Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

Rollmaterial. Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten; ferner in der Untersuchung neuer, bezw. umgebauter Fahrzeuge vor deren Inbetriebsetzung; in der Ueberwachung der Kesselrevisionen und Pressungen, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials im Betriebe und des Traktionsdienstes.

Ueber den Bestand am Ende des Jahres gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

a) **Lokomotiven.** Normalspurige Bahnen 1320, schmalspurige Bahnen 172, Zahnradbahnen 87, Tramways 6; total 1585 Lokomotiven, wovon mit elektrischem Antrieb 48 Lokomotiven.

b) **Personenwagen.** Normalspurige Bahnen 3458 W. 170558 Pl., schmalspurige Bahnen 810 W. 30248 Pl., Zahnradbahnen 143 W. 6820 Pl., Tramways 963 W. 32988 Pl., Seilbahnen 85 W. 3230 Pl.; total 5459 W. 243844 Pl., wovon mit elektrischem Antrieb 951 W. 34750 Pl.

c) **Bahnpostwagen.** 135 zweiachsige normalspurige, 179 dreiachsige normalspurige, 12 zweiachsige schmalspurige, 4 dreiachsige schmalspurige; total 330 Wagen.

d) **Gepäckwagen.** Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen 695 W., sonstige Nebenbahnen 129 W.; total 824 Wagen.

e) **Güterwagen.** Normalspurbahnen (übergangsfähiges Material) 15684 W., sonstige Bahnen 1518 W.; total 17202 W.

Die angeschafften Lokomotiven sind meist schwerer Bauart nach bewährten Typen. Einen neuen, sehr leistungsfähigen Typ — d. i. eine Ec. $\frac{1}{6}$ Lokomotive — hat die Thunerseebahn in Betrieb gesetzt. — Unter den neu angeschafften Personenwagen befinden sich vierachsige Personenwagen mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen für Krankentransporte.

Die Oberpostdirektion hat 8 Bahnpostwagen mit geschlossenen Durchgängen und Plattformen, sowie mit Faltenbälgen angeschafft. Das Bedürfnis nach solchen Wagen, welche ohne Störung der Interkommunikation beliebig in die Züge eingestellt werden können, hat sich schon seit längerer Zeit geltend gemacht.

Die näheren Angaben über den Bestand des Fahrparkes der schweizerischen Bahnen finden sich in der jedes Jahr erscheinenden Rollmaterialstatistik.

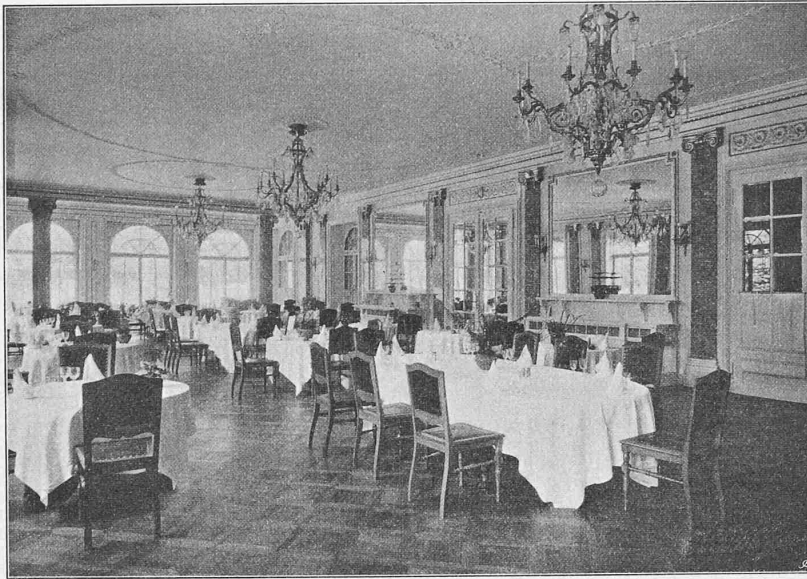


Abb. 8. Der neue Speisesaal im „Bernerhof“ zu Bern.