

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 6

Artikel: Das neue schweizerische Bundeshaus
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23402>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.01.2026

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

migen Entwicklung 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 weiteren Verlaufe nähert sich das Bahntracé 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 ‰ 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 ‰. (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 Selbstauferopferung und in Niklaus von der Flüe 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 Seitentreppe.

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 606 400 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.

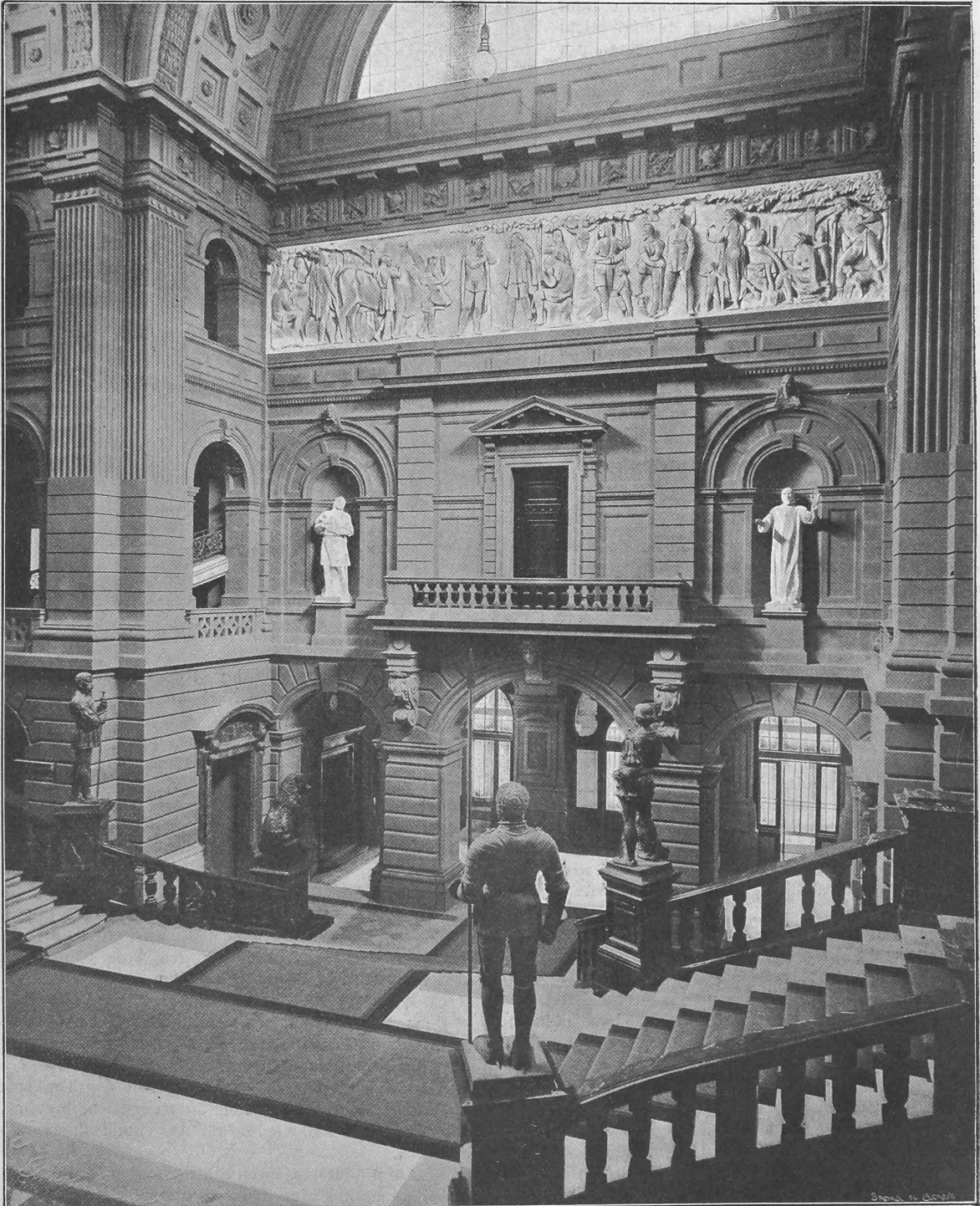
Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1901.

(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.



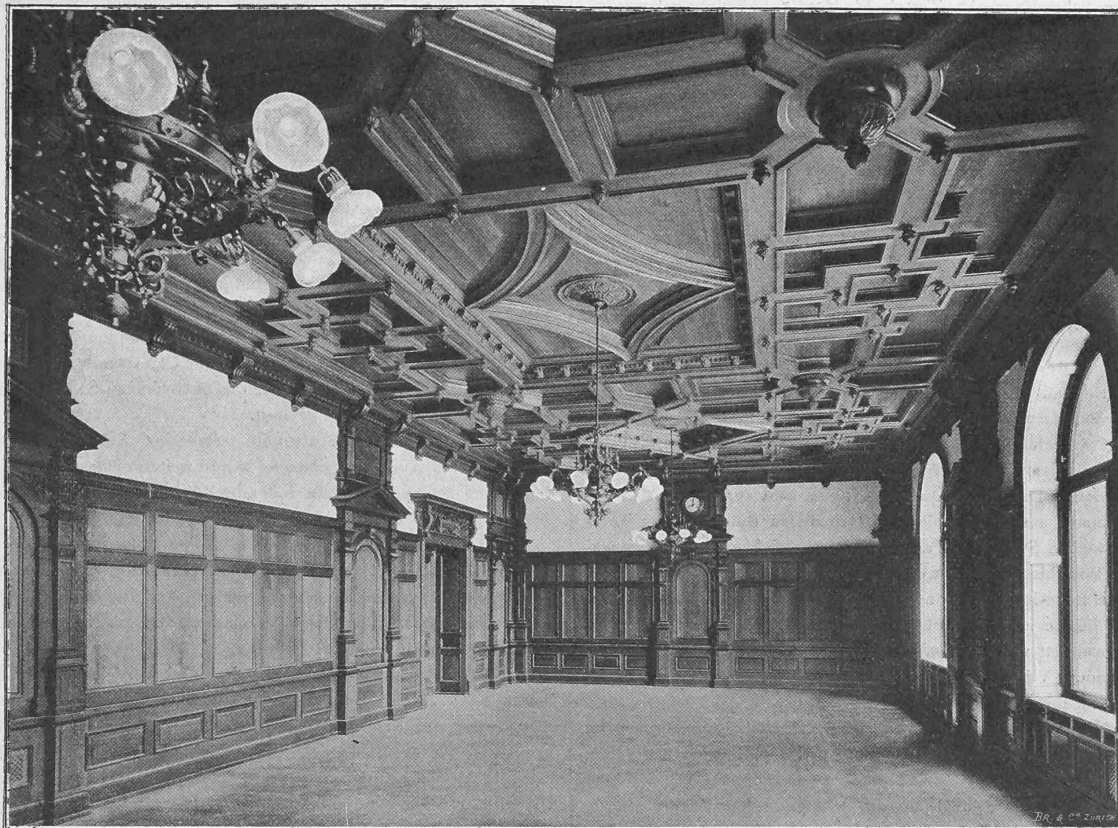
Nördliche Wand der Kuppelhalle.

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-Wattenwil* der I. Sektion der Gürbetalbahn in Betrieb gesetzt.

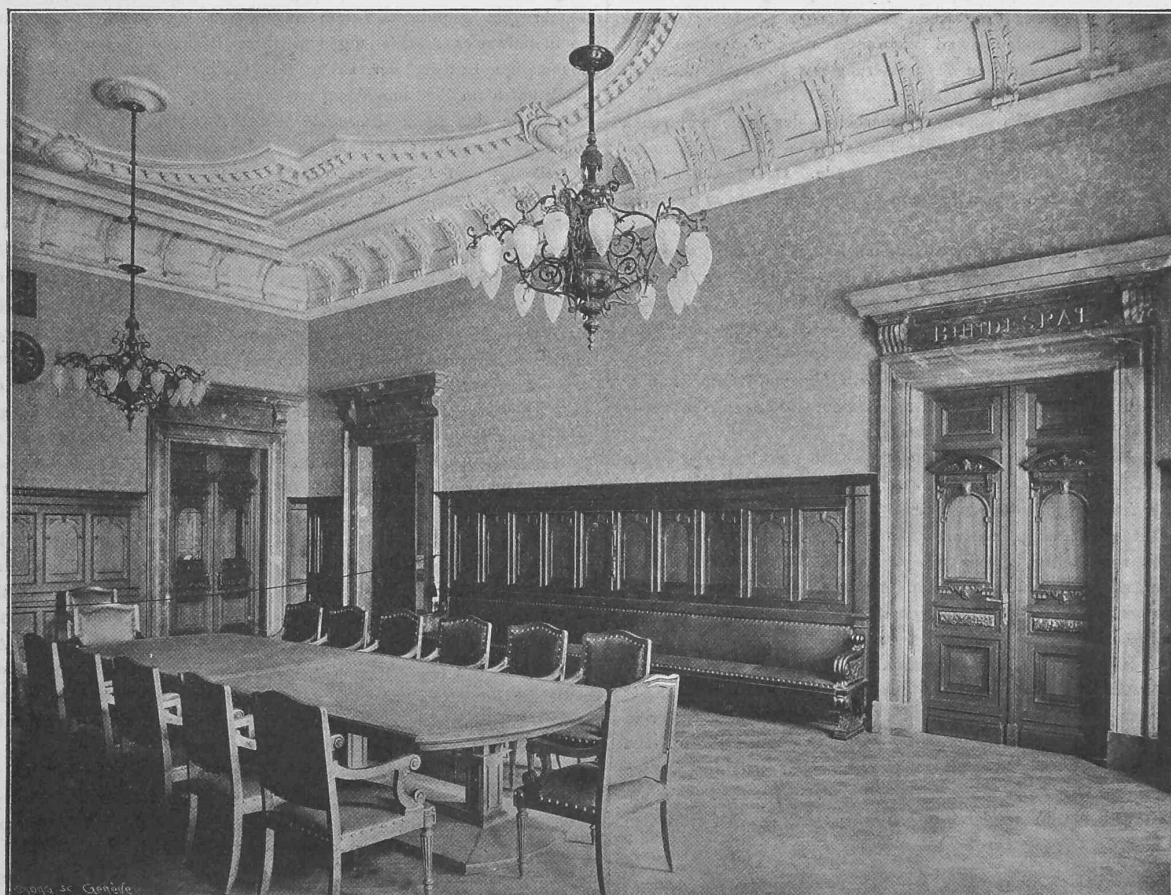
Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten auf den normalspurigen Nebenbahnen *Erlenbach-Zweisimmen* und *Vevey-Chexbres* werden diese beiden Linien im Jahre 1902 eröffnet werden können.

Böschungen auf 10 m festgesetzt, in der Meinung, dass tiefere Einschnitte oben gehörig erweitert oder aber durch Tunnels ersetzt werden sollen. Die Strecke *Murten-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 andern auf der *Salève-Bahn* bei Genf im Betrieb stehende

Neues schweizerisches Bundeshaus in Bern.



Kommissionszimmer Nr. III.



Westlicher Vorsaal des Nationalratssaales.