Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 39/40 (1902)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

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: 08.01.2026

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

INHALT: Vom Parlamentsgebäude. — Die Bern-Neuenburg Bahn. — Neue Anweisung für Vermessungen im Hochgebirge. — Miscellanea: Schnellzugsgeschwindigkeiten in Europa und Nordamerika. Die Hafeneinfahrt von New York. Ueber Neuerungen an Kraftgas-Anlagen. Schweizer. Bundesrat. Schweizer. Bundesbahnen. Schweizer. Nordostbahn-Gesellschaft. Konkordatsgeometer-Examen. — Preisausschreiben: Winddruck-Messer. — Konkurrenzen: Trinkwasserbrunnen in Zürich. Hochbauten des neuen Bahnhofs in Metz. — Nekrologie: † Joh. v. Radinger. — Litteratur: Die Stuttgarter Stadterweiterung. Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittelung.
Hiezu eine Tafel: Schweizer. Parlamentsgebäude in Bern.

Vom Parlamentsgebäude.

(Mit einer Tafel.)

Eine der grössten Schwierigkeiten in der Projektverfassung war die, dem Nationalrat in der unmittelbaren Nähe seines Hauptsaales genügende Nebenlokalitäten zu verschaffen.

Der die drei Gebäude verbindende Korridor trennt bekanntlich den Mittelbau in zwei ungleiche Hälften, von denen die nördlichere, *grössere* die Räume des Ständerats, sowie die Haupt- und alle Nebentreppen enthält, während der *kleineren*, südlichen Hälfte die Säle des Nationalrats zugewiesen sind. — Sowie man sich über das ursprüngliche Programm hinaussetzte, das diese Räume auf Garderoben und Vorsäle beschränkte und zu denselben auch noch ein Präsidenten- und ein Kommissionszimmer, sowie Toiletten und namentlich eine grosse gemeinsame an der Aussichtsseite gelegene Wandelhalle zufügen wollte, musste an eine Erweiterung der Baufläche gegen Süden gedacht werden. — Eine solche Erweiterung konnte nur durch das Vorschieben der südlichen Eckpartieen (Türme) gewonnen werden. In der Mitte der Südfassade war der Vorsprung ohnehin aufs äusserste Mas gebracht, wenn man nicht weitere Gebäudeeinlösungen vornehmen wollte, wozu auch faktisch keine unbedingte Notwendigkeit vorlag. Das Vortreten der Ecken führte einen besseren Uebergang zu dem grossen mittleren Vorsprung herbei, der Bogen der Südfassade verflachte sich zu einem reinen Viertelskreis, wodurch die ganze Südfassade — gegenüber der frühern stärkern Ausbauchung — an Uebersichtlichkeit und Breite gewann, was ihr sehr zu statten kam.

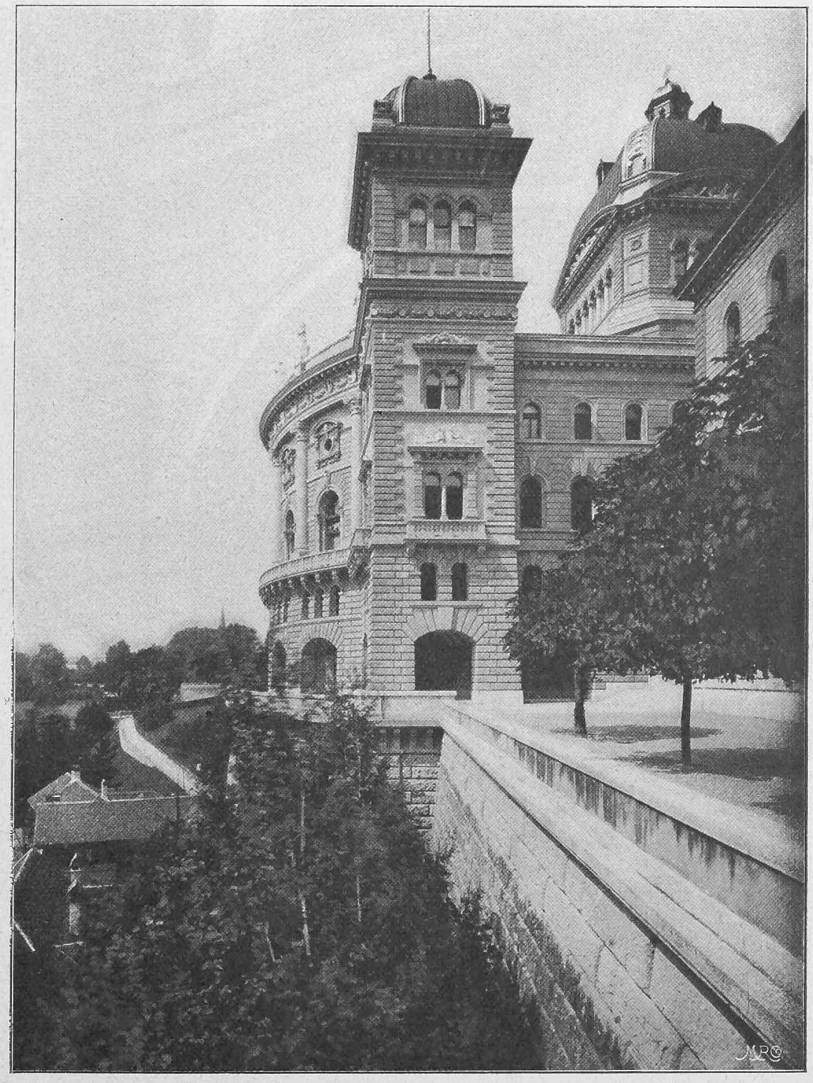
Es entstanden dadurch die seitlichen Vorsprünge, die sich während der Projektsausarbeitung immer mehr vergrösserten: aus dem einfenstrigen wurde ein zweifenstriger und endlich ein dreifenstriger Zwischenbau zwischen den Türmen und den Galerien, und gleichzeitig wurden im Innern schönbeleuchtete Räume gewonnen. Der befürchtete Nachteil des grossen Vorsprungs des Mittelbaus ist nicht eingetreten, im Gegenteil, gerade dieser Vorsprung trägt wesentlich zur dominierenden Wirkung des Parlamentsgebäudes über seine Nachbarbauten bei.

Nur auf der Terrasse wäre es störend empfunden worden, wenn die Spaziergänger gegen eine breite geschlossene Mauer gelaufen wären; deshalb wurde auch auf den Seiten der südliche Laubengang fortgesetzt und dadurch gleichzeitig eine Verbindung hergestellt zwischen jenen Lauben und dem grossen Bogen, der über der breiten Freitreppe unter den Verbindungsgalerien gespannt ist.

Die Ansichten zeigen die Art der Lösung der vorspringenden Seitenfassade und deren Zusammenhang mit den Verbindungsgalerien. Letztere sind im Erdgeschoss als grosse Halle ohne innere Pfeiler so angeordnet, dass keines der acht Fenster der beiden Verwaltungsgebäude zugemauert werden musste. Es ist dabei auch auf interessante perspektivische Durchblicke in die höherliegenden Höfe und auf die nördlichen Verbindungsgalerien Bedacht genommen worden.

Diese nördlichen Verbindungsgalerien verfolgen nur den Zweck, den Zusammenhang der drei Gebäude zum Ausdruck zu bringen und die Zwischenräume als Höfe zu charakterisieren. Sie sind als offene leichte Bogenstellungen mit doppelter Zahl im Obergeschoss behandelt, damit sie zu den schweren Massen der Hauptgebäude einen wirksamen Kontrast bilden.

H. A.



Eigene Aufnahme der Schweiz. Bauzeitung. Aetzung von *M. R. & Cie.* in München.

Schweizerisches Parlamentsgebäude in Bern.

Architekt: Prof. *Hans Auer.*

Abb. 1. Ansicht von der östlichen Bundesterrasse.

Die Bern-Neuenburg Bahn.

(Direkte Linie.)

Von Ingenieur *Albin Beyeler* in Bern.[1])

Die Vorgeschichte dieser seit dem 1. Juli 1901 dem Betriebe übergebenen Linie ist eine so weitläufige, dass hier nur die Hauptmomente, soweit es zum bessern

[1]) Herr Ing. A. Beyeler, der Urheber des schliesslich zur Ausführung gelangten Projektes der «Direkten» Bern-Neuenburg, ist vom 8. Mai 1897 bis 1. Mai 1901 als Direktor-Geschäftsführer für den Bau dieser Linie thätig gewesen. Die Red.