

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

Artikel: Vom Parlamentsgebäude
Autor: H.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-23307>

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: 15.04.2026

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

INHALT: Vom Parlamentsgebäude. — Die Bern-Neuenburg Bahn. — Neue Anweisung für Vermessungen im Hochgebirge. — Miscellanea: Schnellzuggeschwindigkeiten 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 Bahnhof in Metz. — Nekrologie: † Joh. v. Radinger. — Litteratur: Die Stuttgarter Stadterweiterung. Eingegangene litterarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. 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 Hauptsalles 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 Eckpartien (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 früheren 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 Frei-

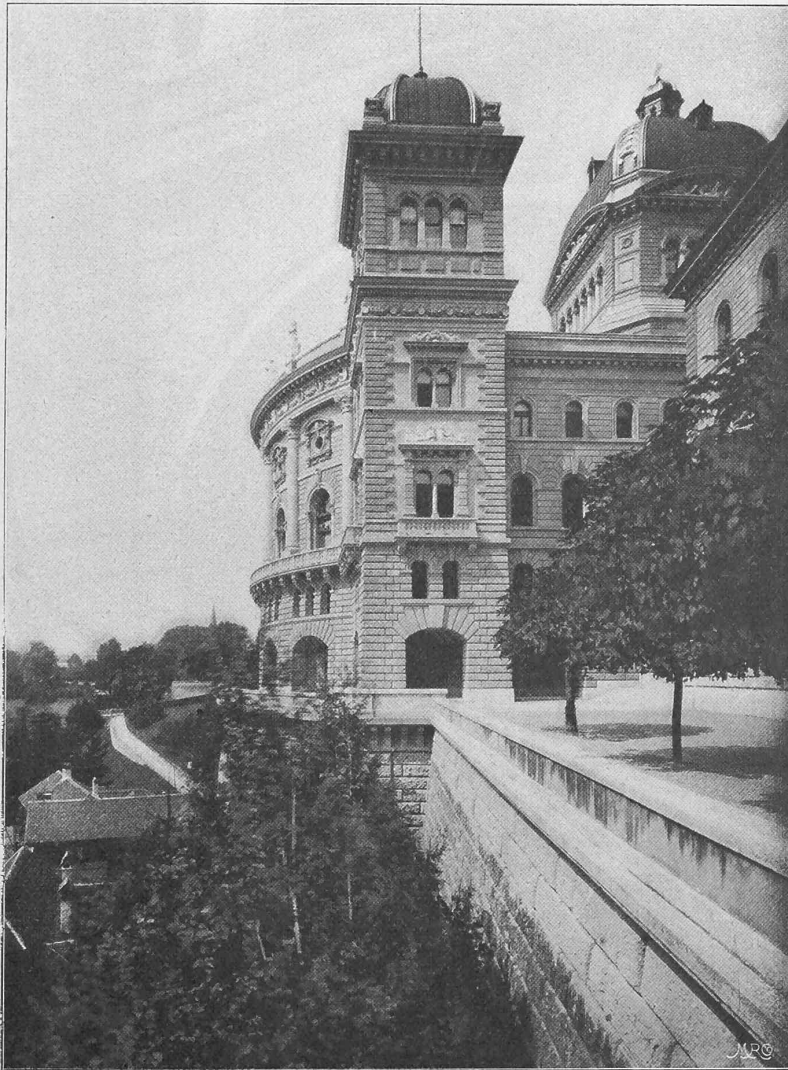
treppe unter den Verbindungsgalerien gespannt ist.

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. I. 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.

Verständnis der endgültigen Gestaltung der neuen Bahn nötig ist, in gedrängter Form angeführt werden können.

Schon in der im Jahre 1852 vom Kanton Bern der S.-C.-B. erteilten Konzession war von einer Bahnverbindung Bern-Neuenburg die Rede, aber erst 1874 wurde sowohl von Seite Neuenburgs als von Bern die Angelegenheit wieder ernsthafter an die Hand genommen. Der Grosse

für den Anbau des „Grossen Mooses“, wodurch das grosse Werk der Entsumpfung erst recht zum Abschluss gelange. Gegenüber obigen Linien befürwortete gleichzeitig ein Komitee von Ins und Neuenburg die direkte Verbindung von Bern mit Neuenburg. Zur Ausführung gelangte keines dieser Projekte. (Die Regierung hatte sich sonderbarerweise gegen eine „Direkte“ ausgesprochen;



Eigene Aufnahme der Schweiz. Bauzeitung.

Aetzung von M. R. & Cie. in München.

Schweizerisches Parlamentsgebäude in Bern.

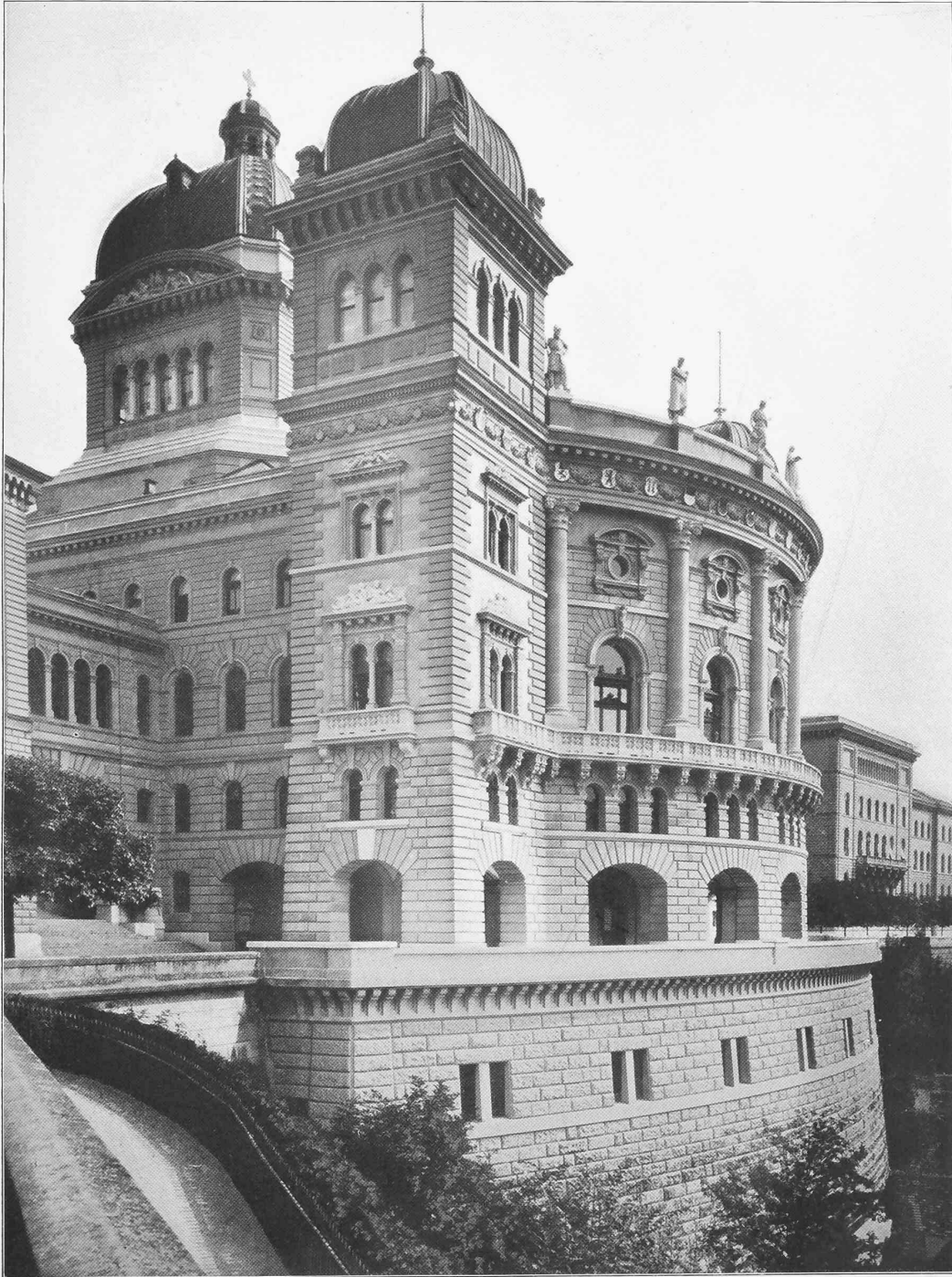
Architekt: Prof. Hans Auer.

Abb. 2. Ausgang von der Bundesterrasse in den östlichen Hof, mit Durchblick auf die nördliche Verbindungsgalerie.

Rat von Bern erliess im Dezember 1874 eine Botschaft an das Volk betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnen, unter welchen auch die Linien Cornaux-Müntschemier-Aarberg (siehe Karte S. 5) und Müntschemier-Laupen-Thörishaus aufgezählt waren. Die Botschaft betonte schon damals die Wichtigkeit dieser Linien, sowohl für den lokalen und den Transit-Verkehr wie auch besonders

es war dies dieselbe Regierung, die 1878 wegen der bekannten Vorschussmillion für die Bern-Luzern Bahn demissionierte.)

Von ebenso geringem Erfolg begleitet waren die Projekte, die 1881, 1885 und 1887 von einem Neuenburger Komitee aufgestellt wurden. Das hierbei durchquerte schwierige Terrain über Buttenried bedingte grosse Kunst-



Schweizerisches Parlamentsgebäude in Bern.

Architekt: Professor *Hans Auer*.

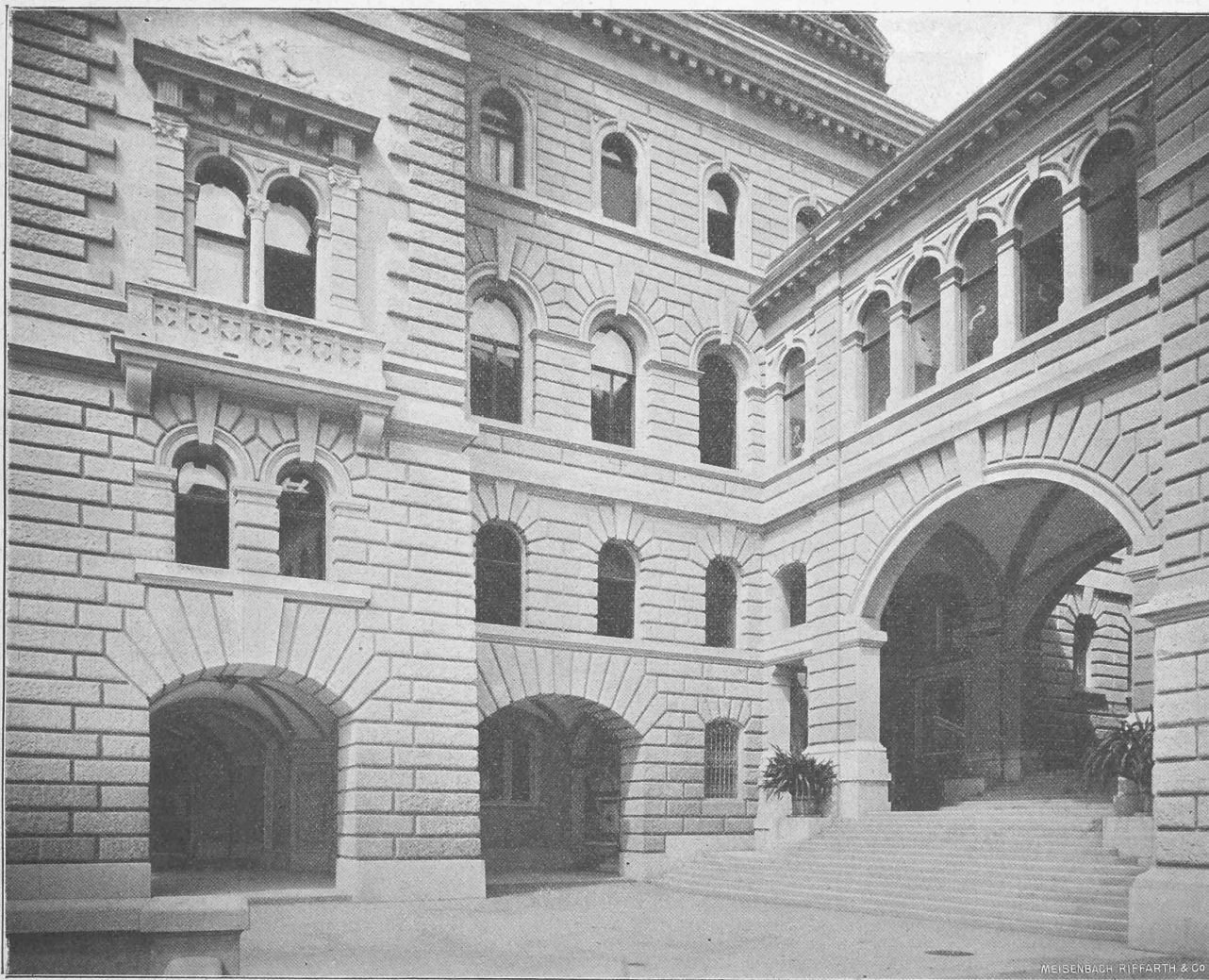
Ansicht von der westlichen Bundesterrasse.

bauten und entsprechende Kosten; auch fürchtete man das Ueberschreiten des „Grossen Moores“.

Am 27. Mai 1890 nun wurde vom Verfasser, welcher — der Gegend kundig — sich schon lange mit der Frage befasst hatte, ein neues Projekt zur Konzessionswerbung eingereicht, das in Abweichung von obigen Projekten die Richtung über die Wasserscheide bei Rosshäusern nahm. Die Konzession wurde am 10. Oktober 1890 erteilt und am 5. Juli 1891 wurde vom Bernervolk ein Eisenbahnsubventions-Gesetz angenommen, das auch der „Direkten“ einen Staatsbeitrag zusicherte.

Auf Rechnung der Kantone und der Städte Bern und Neuenburg, sowie der J.-S.-B. hat dann letztere in den Jahren 1891 bis 1893 weitere Studien (16 Varianten) unternommen,

zugesichert hatte. Der Bahnbau konnte aber nicht sofort beginnen, weil infolge Einsprachen von Laupen und Buttenried noch eine Expertise und ergänzende Studien für das Buttenriedprojekt notwendig wurden. Die Variante über Laupen (siehe Karte S 5) wurde fallen gelassen und eventuell eine solche mit 10⁰/₁₀₀ Max. Steig. über Buttenried mit Anschluss an die J.-S.-B. in St. Blaise vorgeschlagen, deren Kosten von den Experten auf 13—13,7 Millionen Fr. geschätzt wurden (ohne die Strecke St. Blaise-Neuenburg der J.-S.-B., die nach Angaben der J.-S.-B. noch mit 700 000 Fr. zuzuschlagen wäre). — Unzweifelhaft hätte dies, abgesehen von der Rentabilität, die technisch richtigere Transitlinie ergeben, allein man musste der subventionierenden Gemeinden wegen



Eigene Aufnahme der Schweiz. Bauzeitung.

Schweizerisches Parlamentsgebäude in Bern.

Architekt: Prof. Hans Auer.

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.

Abb. 3. Südliche Verbindungsgalerie des Parlamentsgebäudes mit dem Bundeshaus-Ostbau.

welche bestätigten, dass die ökonomisch beste Lösung die Führung der Linie über Rosshäusern sei. Für ein solches Projekt mit 20⁰/₁₀₀ Max. Stg. berechnete die J.-S.-B. die Baukosten auf 13 158 000 Fr., lehnte jedoch später auf Befragen jede Mithilfe zur Finanzierung des Projektes ab. Um letztere zu erleichtern, wurde vom Verfasser im Einverständnis mit einem bereits 1890 gebildeten Komitee in den Jahren 1893 und 1894 ein detailliertes Projekt mit Kostenvoranschlag ausgearbeitet, auf Grund dessen — aber erst am 8. Mai 1897 — die Konstituierung der Gesellschaft Bern-Neuenburg erfolgte. Neuenburg entschloss sich erst zur Mithilfe als eine billige Regionalbahn über Cornaux mit 25⁰/₁₀₀ Max. Steig. die bessere Lösung für immer zu verunmöglichen drohte und als das Bernervolk am 28. Februar 1897 den Dekretsbahnen eine erhöhte Staatsbeteiligung

den Lokalbedürfnissen wesentlich Rechnung tragen und in dieser Beziehung wurde allgemein, auch von den Experten, dem Projekt Beyeler, nunmehr Rosshäusernprojekt genannt (siehe Karte), der Vorzug gegeben. — Es war auch nur durch solche Rücksichtnahme möglich, die zur sofortigen Inangriffnahme des Baues erforderlichen Mittel sicher zu stellen. Zudem war für einen Bau von über 13¹/₂ Millionen Fr. eine Rendite nicht nachzuweisen. Sie ist gegenwärtig sogar für die weniger als 12 Millionen Fr. kostende Linie in Frage gestellt, da die J.-S.-B. einen grossen Teil der Güter über Biel führt und die Bundesbahnen dies nach Art. 22 des Tarifgesetzes auch thun können.

Zum Vergleich seien auf der folgenden Seite die zwei Devisen aus dem Jahre 1898 für das Rosshäusernprojekt mit 19,8⁰/₁₀₀ Maximalsteigung nebeneinander gestellt:

Vergleichende Zusammenstellung. (Bauzeit laut Konzession : 3 Jahre)	Devis der Bahngesellschaft 1898 Fr.	Devis der bernischen Experten Fr.
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen :		
A. Organisation und Verwaltung	600 000	635 000
B. Bauzinsen u. s. w.	400 000	450 000
C. Expropriation	1 120 000	1 280 000
D. Bau: 1. Unterbau	5 740 000	6 230 000
2. Oberbau	1 250 000	1 250 000
3. Hochbau	510 000	510 000
4. Telegraph, Signale u. s. w.	250 000	250 000
II. Rollmaterial	800 000	1 000 000
III. Mobilien und Gerätschaften	85 000	85 000
Unvorhergesehenes	445 000	460 000
Total	11 200 000	12 150 000

Angesichts der dadurch bedingten Mehrkosten fiel es der Direktion zwar schwer an die vom Grossen Rate Berns gewünschte Ermässigung des Maximalgefälles von 19,8‰ auf — wenn möglich — 18‰ heranzutreten, ihren einlässlichen Studien gelang es aber schliesslich, wie das Längenprofil zeigt, die Rampe nach Rosshäusern auf 18‰, jene bei Kerzers auf 17,4‰ und die Rampe bei Neuenburg grösstenteils auf 16‰ zu ermässigen. Die Maximal-Steigung von rund 20‰ kam nämlich im Projekt von 1898 erstmals nach Rosshäusern auf 4445 m Länge, sodann vor Kerzers auf 980 m und 1626 m Länge und endlich bei Neuenburg auf 2400 m Länge vor. Tunneln waren vorgesehen: bei Rosshäusern der grösste von 950 m Länge, ein solcher von 450 m nach Gümnenen (der sog. Faverwaldtunnel), ferner der Oberfeldtunnel etwas vor Kerzers mit 200 m Länge und endlich ein Tunnel von 80 m Länge bei Monruz nahe vor Neuenburg. Aus dem Längenprofil (Abb. 1 S. 6) ist ersichtlich, dass die zu lösen-

den Schwierigkeiten des Problems in dem Abstieg vom Hochplateau der Umgebung Berns nach der Ebene des Grossen Mooses, der Ueberschreitung des tiefeingesschnittenen, bei 900 m breiten Saanethales und dem Aufstiege von der Zihlebene zur Höhe des Bahnhofes Neuenburg bestanden. Das leidige Gegengefälle bei Marin war im ursprünglichen Projekte, welches dem Neuenburgersee entlang führte, nicht vorhanden, ergab sich aber aus der Geradeführung der Bahn von der leider nördlich verschobenen Station Gampelen aus; die Geradeführung wurde ihrerseits durch die von dem Kanton Neuenburg als *conditio sine qua non* aufgestellte Bedingung aufgenötigt, es dürfe die Bahnlänge unter keinen Umständen 43 Betriebskilometer überschreiten. Der

Kürze halber wird hier von einer nähern Beschreibung der Situation der Linie abgesehen und auf die Karte verwiesen, auf der die grosse Abkürzung von rund 30% der neuen Linie (43 km) gegenüber der alten über Biel (63 km) ohne weiteres ersichtlich ist.

Zu der Situation der ausgeführten Linie (Abb. 2 S. 5) ist zu bemerken, dass die kleine Strecke Champrevyres-Favarge, auf Wunsch der Neuenburger etwas mehr an den Bergeshang verlegt werden musste. Zur Schonung des Rebgeändes waren hier zuerst Tunnels von nicht weniger als rund 2 km Gesamtlänge verlangt worden! Nach langem Kampfe einigte man sich auf einen Tunnel von 160 m Länge. Die 11 Stationen sind drei-, zwei- und ein-geleisig und so gelegt, dass sie den volkswirtschaftlichen

Interessen möglichst gut dienen, ohne allzu ungünstige Richtungsverhältnisse und Verlängerungen zu schaffen. Nur die Station Gampelen hätte, gemäss dem ursprünglichen Projekt, südlicher gegen „Nussdorf“ (siehe Karte) d. h. näher der grossen Staatsdomäne Witzwil angelegt werden sollen, um letzterer besser zu dienen; dabei wäre — was noch wichtiger war — unter Verkürzung der Linie, die bedeutend billigere Führung der Bahn längs des Neuenburgersees von Préfargier bis St. Blaise ermöglicht worden. Eine solche Kürzung der Linie hätte zugleich eine rationellere Anlage der Station Kerzers, ohne Kreuzung, erlaubt. Allein „höhere Gewalt“ bewirkte die Verschiebung der Station Gampelen nach Norden dem Dorfe zu. Für die gemeinsame Station Kerzers musste nun, nachdem das Tracé im Uebrigen festgelegt war, eine Kreuzung à niveau erstellt werden, um die von Neuenburg vorgeschriebene Maximallänge von 43 km einzuhalten. Das Eisenbahndepartement gab hierzu erst spät, auf



Eigene Aufnahme der Schweiz. Bauzeitung.

Aetzung von M. R. & Cie. in München.

Schweizerisches Parlamentsgebäude in Bern.

Architekt: Prof. Hans Auer.

Abb. 4. Durchblick vom Thurme in den Laubengang unter der Südfassade.

die Vorstellungen Neuenburgs hin seine Zustimmung.

Sobald die oben erwähnte Verbesserung der Rampen endgültig festgelegt war, wurde successive zur Plananlage in den Gemeinden geschritten. Die Landankäufe waren vorher grösstenteils freihändig, gestützt auf das vorhandene Planmaterial des ersten Projektes erfolgt. Dieser Umstand ermöglichte allein den frühzeitigen und damit billigen Land-erwerb. Es erfolgte sodann die Ausschreibung der Bauarbeiten der in neun Lose geteilten Baustrecke und Ende August 1898 der Zuschlag an die Unterbauunternehmer. Der Bau begann am 12. September 1898 beim Rosshäusertunnel auf der zuerst von der eidg. Behörde genehmigten Strecke, Km. 8,4—13,4, vor dem Saaneviadukte. Eine Be-