Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1949: Auszug aus dem Geschäftsbericht

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 38

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-58082

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

d'où nous tirons, en admettant un coefficient de Poisson $m = 4$, la valeur absolue des déformations unitaires pour les directions des axes principaux

$$\frac{1+\bar{\varepsilon}_2}{1+\bar{\varepsilon}_1} = \frac{1-\frac{\bar{\varepsilon}_1}{4}}{1+\bar{\varepsilon}_1} = \sqrt{0{,}636} = 0{,}797,$$

$$1 - 0{,}25\,\bar{\varepsilon}_2 = 0{,}797\,(1+\bar{\varepsilon}_1),$$

$$\underline{\bar{\varepsilon}_1 = 0{,}193}, \qquad \underline{\bar{\varepsilon}_2 = -0{,}048}.$$

Le deuxième exemple se rapporte au fossile de poisson Lepidopus glaronensis, dont le dessin de A. Heim est indiqué dans la figure 1. Ce dessin étant idéalisé par rapport à l'original, il ne se prêtait pas à un calcul assez exact des déformations; il était donc nécessaire de recourir à l'illustration originale du livre classique de A. Wettstein, dont la photographie est représentée par la figure 13. La particularité de cet exemple est donnée par le fait que nous trouvons un seul couple de longueurs correspondantes c.-à-d. les longueurs des éléments de la dorsale brisée. Pour avoir le deuxième élément nécessaire au calcul, il fallait considérer les angles entre les arêtes et la dorsale qui, à l'origine, étaient égaux. Il n'est pas difficile d'exprimer cette inégalité des angles par une équation analogue à notre équation fondamentale (2). Comme cette équation est plus compliquée que l'équation (2), il est aussi possible de trouver la position correcte des axes principaux par essais successifs. La figure 14 a été dessinée de cette manière; elle montre la comparaison entre l'état déformé et l'état initial du Lepidopus glaronensis.

7. Je pense que cette nouvelle méthode simple et synoptique qui présente une contribution modeste de l'ingénieur à la science des paléontologues peut être utilisée facilement sans faire appel à des connaissances trop spéciales en mathématique. La connaissance de la déformation des fossiles permet au paléontologue de reconnaître les proportions initiales exactes des fossiles et d'en tirer des conclusions sur le genre ou la famille des animaux étudiés. La connaissance des directions et des grandeurs des déformations constatées chez les fossiles permettra par contre au géologue de tirer quelques conclusions sur la formation des couches géologiques.

Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement im Jahre 1949

Auszug aus dem Geschäftsbericht

Fortsetzung von Seite 471

DK 351.81 (494)

Wiederum war die Schweiz im «Comité des Transports intérieurs de l'Organisation Européenne de Coopération Economique» (OECE) in Paris vertreten. Im Vordergrund stehen die Bemühungen um fortschreitende Erleichterungen des Abrechnungs- und Zahlungsverkehrs für die internationalen Transporte mit der Eisenbahn, auf der Strasse und mittels der Binnenschiffahrt, welche Fragen das Komitee künftig noch mehr beschäftigen werden. Gewisse Studien wurden besonderen, dafür geeigneten bestehenden internationalen Organisationen zur Berichterstattung übertragen. Dabei handelt es sich vornehmlich um die Verbesserung der Nachtzugsverbindungen im internationalen Eisenbahnverkehr sowie um die Standardisierung technischer Vorrichtungen für den beschleunigten Umlad bestimmter Bahn- und Schiffsgüter. Die Untersuchungen über das Finanzregime der verschiedenen Verkehrsmittel in den interessierten europäischen Staaten wurden fortgesetzt.

Diese Verlagerung der Studien des «Comité des transports intérieurs» auf andere Gebiete bedingt eine gewisse Abhängigkeit von den Ergebnissen der Arbeiten des «Comité des payements» der gleichen Organisation. Fortschritte in der Befreiung des internationalen Verkehrs von noch bestehenden Hemmungen hängen von der weiteren Ausgestaltung der zwischenstaatlichen Abkommen über den Zahlungsverkehr ab.

Die Vorschläge des Internationalen Eisenbahn-Verbandes (IEV) an die an der Technischen Einheit (TE) interessierten Regierungen über Bezeichnung der Güterwagen, Zulassung einer durchgehenden Güterzugbremse im internationalen Eisenbahnverkehr und über die Ausarbeitung und Aenderung der Vorschriften über die durchgehende Güterzugbremse sind im Berichtjahr weiter bearbeitet worden. Der Vorschlag des IEV betreffend Zulassung der Charmilles-Güterzugbremse im internationalen Eisenbahnverkehr wurde von 13 Staaten sowie der Besetzungsbehörde der französischen Zone in Deutschland beantwortet und zwar von allen in zustimmendem Sinne. Der Bremsunterausschuss des IEV hat im Juni 1949 auf der Gotthard-Südrampe die reglementarischen Versuche mit der neuen Druckluftbremse «Oerlikon» (Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon Bührle & Co.) vor Vertretern der TE-Regierungen durchgeführt. Auf Grund der günstigen Versuchsergebnisse ist zu erwarten, dass der IEV der TE vorschlagen wird, die «Oerlikon»-Bremse für Güterzüge im internationalen Eisenbahnverkehr zuzulassen.

Automobildienst. Die Transportnachfrage, die ihren Höhepunkt schon im Jahre 1948 überschritten hatte, liess im Berichtjahr weiter nach. Davon werden in erster Linie der Nah- und Regionalverkehr betroffen. Im Fernverkehr beginnt sich eine ähnliche Entwicklung abzuzeichnen. Nur der Gesellschaftswagentransport konnte seine Position einigermassen halten. Vom Rückgang der Transportnachfrage wurden einzelne Landesgegenden besonders betroffen, namentlich die französische Schweiz für Nahverkehrstransporte. Der früher verzeichnete Zudrang zum Transportgewerbe ist, bedingt durch diese Verhältnisse, wesentlich schwächer geworden. 79 Gesuche um Neueröffnung von Personentransportbetrieben und 109 Gesuche um Neueröffnung von Sachentransportbetrieben gingen ein, von denen 26 bzw. 50 bewilligt wurden. Auch die Gesuche um Erhöhung oder Veränderung des Fahrzeugbestandes haben deutlich abgenommen. 41 Gesuche von Personentransport- und 139 Gesuche von Sachentransportunternehmungen wurden registriert, von denen 5 bzw. 49 gutgeheissen wurden. 229 Betriebe wechselten den Inhaber. Dies ist die höchste bisher erreichte Zahl. Der Rückgang der Transportnachfrage dürfte damit im Zusammenhang stehen. Das Konzessionsverfahren konnte beschleunigt werden. Es wurden 652 Konzessionen N (Sachentransport) und 644 Konzessionen P (Personentransport) erteilt. Bis Ende des Jahres sind insgesamt 2050 Konzessionen erteilt worden. Im gemischten Verkehr zeichnet sich die gleiche Rückbildungstendenz ab wie beim gewerbsmässigen Verkehr. Nur noch 280 Gesuche wurden neu eingereicht. Diese sowie die 279 übernommenen unerledigten Gesuche sind bis auf 63 Gesuche erledigt worden.

Luftamt

Als Mitgliedstaat der Internationalen Organisation der Zivilluftfahrt (ICAO) war unser Land an der in Montreal abgehaltenen Generalversammlung und gleichzeitig in dem ebenfalls in Montreal tagenden Rechtsausschuss der ICAO vertreten.

Der öffentliche Luftverkehr. In Nachachtung der seit längerem verfolgten auswärtigen Luftverkehrspolitik der Schweiz wurde versucht, mit verschiedenen Staaten zum Abschluss einer zweiseitigen Luftverkehrsvereinbarung zu gelangen. Durch den Abschluss von vier weiteren zweiseitigen Luftverkehrsvereinbarungen, nämlich mit Indien, dem Königreich der Niederlande, Oesterreich und der Türkei erhöht sich die Zahl dieser Vereinbarungen auf elf. Ausser den genannten handelt es sich dabei um folgende Staaten: Brasilien, Griechenland, Irland, Portugal, Spanien, Tschechoslowakei, USA.

Das Linienverkehrsnetz der Schweiz hat sich im Berichtjahr weiter ausgedehnt; es umfasst eine Gesamtlänge von 90 078 km (Vorjahr: 63 467 km; 1939: 10 019 km). An diesem Netz war unsere nationale Luftverkehrsunternehmung, die Swissair, mit 25 Linien von insgesamt 36 801 km (Vorjahr: 20 582 km) beteiligt. Im Berichtjahr wurden an Luftverkehrsgesellschaften nachgenannter Staaten Konzessionen zum Betrieb von Linien erteilt: Aegypten, Belgien, Brasilien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Indien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, USA (16; Vorjahr 13).

Wie im Vorjahre wies der gewerbsmässige Nichtlinienverkehr oder Bedarfsverkehr einen erheblichen Umfang auf. Das Luftamt sah sich zum Schutze der Oeffentlichkeit veranlasst, durch eine Verfügung vom 1. Oktober 1949 besondere Vorschriften aufzustellen, um den Bedarfsverkehr fremder Unternehmungen ebenfalls einheitlichen Bedingungen, wie sie bereits für die einheimischen Luftverkehrsunternehmungen in Geltung standen, zu unterstellen. Die Betätigungsmöglichkeit der Bedarfsverkehrsunternehmungen scheint stark konjunkturbedingt zu sein. So zeigt sich nicht nur für die schweizeri-

schen, sondern auch für die ausländischen Gesellschaften des Bedarfsverkehrs in der Entwicklung der letzten drei Jahre ein gewisser Stillstand, zum Teil sogar eine ausgesprochen rückläufige Bewegung.

Kontrolle des Flugmaterials und der technischen Betriebe der Luftfahrtunternehmungen. Ausser den Kontrollen der zivilen Luftfahrzeuge und der technischen Betriebe der Luftverkehrsunternehmungen war die im Jahre 1948 begonnene Musterprüfung des fünfsitzigen Transportflugzeuges P-4 der Pilatus AG. in Stans fortgesetzt und mit gutem Ergebnis abgeschlossen worden. Die Prüfung eines doppelsitzigen Segelflugzeugmusters wurde weitgehend gefördert. Ebenso konnte ein schweizerisches Gerät zur Warnung der Piloten vor einem Auftriebsverlust ihres Flugzeuges mustergeprüft und als betriebssicher anerkannt werden. Der Umbau von Flugzeugen im Hinblick auf eine Erweiterung ihres bisherigen Verwendungsbereiches sowie Verbesserungen und Ergänzungen der Ausrüstung führten zu einer grösseren Zahl von Teilmusterprüfungen.

Es wurde mit der Einführung der Qualifikationsausweise an Firmen des Flugzeugbaues und Flugzeugunterhaltes begonnen. Mit diesen Ausweisen soll abgegrenzt werden, in welchem Umfange die einzelnen Firmen zur einwandfreien Durchführung von Bau-, Revisions-, Reparatur- und Unterhaltsarbeiten an Luftfahrzeugen befähigt erachtet werden können.

Für die Flugpolizei war das Jahr 1949 ein Uebergangsjahr im wahrsten Sinne. Einmal warf der Uebergang vom Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920 zum Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 seine Schatten voraus. Anderseits schreiten die Arbeiten der Internationalen Organisation der Zivilluftfahrt auf der Grundlage des Abkommens von Chicago vom 7. Dezember 1944 immer mehr voran. Es wurde nötig, noch vor dem Inkrafttreten des neuen Luftfahrtgesetzes am 15. Juli 1949 ein neues Reglement über die schweizerischen Ausweise für Flugpersonal herauszugeben, welches den Grundsätzen und Empfehlungen der ICAO Rechnung trägt. Neben diesen besonderen und zum grössten Teil dringlichen Arbeiten hatte die Flugpolizei auch im Jahr 1949 wiederum die üblichen laufenden Geschäfte zu erledigen. Nachdem sich unmittelbar nach Kriegsende ein starkes Anwachsen des Luftverkehrs gezeigt hatte, scheint sich diese Flugtätigkeit nun ungefähr auf dem Niveau der beiden letzten Jahre stabilisieren zu wollen.

In Fortsetzung unserer Bestrebungen, das fliegerische Können unserer schweizerischen Motor- und Segelflugpiloten zu heben, hat das Luftamt auch dieses Jahr wieder Fluglehrerkurse für Motor- und Segelflieger veranstaltet. Eine Förderung erfuhren ferner Navigationsflüge nach dem Ausland, das Kunstflugtraining, Leistungssegelflüge, Linktrainerübungen und der Besuch von Kursen zum Erwerb der Bord-Radiotelephonistenprüfung. Wie in früheren Jahren wurde wiederum die Durchführung der Nationalen Motorflugmeisterschaften und des Nationalen Segelflugwettbewerbes unterstützt. Zur besseren Abklärung der aerologischen Verhältnisse im Tessin wurde vom Luftamt mit einer Anzahl unserer ersten Segelflieger ein Forschungslager in Agno durchgeführt. Im Rahmen eines Jungfliegeraustausches zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und verschiedenen Ländern Europas konnte das Luftamt fünf junge schweizerische Segelflieger zu einem vierzehntägigen Aufenthalt nach den Vereinigten Staaten senden; anderseits organisierte es den Austauschaufenthalt von fünf USA-Cadets, denen am Schluss ihres Aufenthaltes der schweizerische Segelfliegerausweis abgegeben werden konnte.

Der Flugsicherungsdienst wurde im Berichtsjahr im Rahmen der technischen Projekte der Flughäfen Genf-Cointrin und Zürich-Kloten weiter ausgebaut. Besonders zu erwähnen sind: Flughafen Zürich: eine Blindlandeanlage Typ I. L. S. 2, eine VHF-Adcock- und VHF-Sende-Empfangsanlage, ferner 2 kleinere Funkbaken (Locators); Flughafen Genf: ein Gleitwegsender, die SBA-Blindlandebake, ein Funkfeuer kleinerer Reichweite (Petit-Lancy) und die Dislokation des Navigationsfunkfeuers von Prangins nach Gland. Im weiteren gestattete der rasch fortschreitende Ausbau der Flughäfen die Dislokation der Uebermittlungszentrale des Flugsicherungsdienstes (UZF) von Dübendorf nach Kloten und auf dem Flughafen Genf den Einzug des Flugwetterdienstes und der Flughafen-Kontrolle (Kontrollturm) in das neue Flughafengebäude und gleichzeitig die Einrichtung einer Fernschreiber-Zentrale, sowie den Abschluss des Vertrages zwischen der Eidgenossenschaft und der Radio-Schweiz AG., mit welchem das Eidg. Luftamt der Radio-Schweiz AG. den gesamten Betrieb der Bodenfunkstationen des schweizerischen Flugsicherungsdienstes, soweit es sich dabei um Aufgaben handelt, die der Bund zu erfüllen hat, überträgt.

Vermehrte Anforderungen an den drahtgebundenen Nachrichten-Uebermittlungsdienst des Flugsicherungsdienstes erforderten einen weiteren Ausbau des bestehenden Verbindungsnetzes. Neu hinzu kamen: eine Fernschreiberverbindung Zürich-Mailand, eine dritte Verbindung Zürich-Genf und eine Verbindung Genf-Paris. Mit Telexwahlanschlägen waren 1949 ausgerüstet: die Flughäfen Genf und Zürich, sowie die Flugplätze Altenrhein, Bern, Grenchen, Lausanne, Locarno und Samaden.

Zur Ausfüllung des immer noch ungenügenden Bestandes an männlichem und weiblichem Personal im Flugsicherungsdienst hat die Radio-Schweiz AG. auch 1949 Ausbildungskurse im Auftrag des Eidg. Luftamtes durchgeführt. Der Personalbestand des gesamten Flugsicherungsdienstes beträgt auf Ende 1949 total 175 Angestellte.

Das Flughindernis-Verzeichnis wurde weiter systematisch nachgeführt und durch Veröffentlichung einer Flughindernis-Karte (herausgegeben durch die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr des EMD) den Luftfahrern und den am Luftverkehr interessierten Instanzen bekanntgegeben.

Flugplätze. Basel musste sich auch im Jahre 1949 mit dem provisorischen Flugplatz Blotzheim auf Elsässer Boden begnügen. Nachdem nun auch die eidgenössischen Räte das Projekt für einen definitiven Flugplatz bei Blotzheim genehmigt und einen Bundesbeitrag an die Baukosten bewilligt haben, steht von schweizerischer Seite dem Beginn der Bauarbeit im Jahr 1950 nichts im Wege. Der gewerbsmässige Luftverkehr des Flugplatzes Bern-Belp hat im Vergleich zum Jahr 1948 beträchtlich zugenommen, obwohl der Linienverkehr infolge der Unzulänglichkeit des Flugplatzes nicht das ganze Jahr betrieben werden konnte. Gegenwärtig wird die Frage geprüft, ob durch den Ausbau des bestehenden Flugplatzes diese Mängel behoben werden können oder ob eine Neuanlage erforderlich ist. Mit Hilfe des von den eidg. Räten am 8. Dez. 1948 bewilligten Bundesbeitrages konnten die wichtigsten Bauten und Einrichtungen in Genf-Cointrin im Jahre 1949 fertig erstellt werden. Schon am 21. Mai 1949 konnte der neue Flughafen offiziell eröffnet werden. Der vollständige Abschluss der Bauarbeiten wird im Jahre 1950 erfolgen. Am 29. September 1949 bewilligten die eidg. Räte die durch die Kostenüberschreitungen in Kloten erforderlich gewordenen Nachtragskredite. Die Tiefbauten und die Flugsicherungsanlagen sind im Berichtjahr so weit fertig erstellt worden, dass schon im Jahre 1949 sich der gesamte Luftverkehr Zürichs in Kloten abwickeln konnte. Im Jahre 1949 wurden die beiden neuen Sport- und Touristenflugplätze «La Côte», zwischen Rolle und Nyon liegend, und «Winterthur-Wiesendangen» eröffnet. Diese beiden Neuanlagen, mit denen sich die Zahl der Sport- und Touristikflugplätze der Schweiz auf 23 erhöht, wurden vorwiegend durch private Initiative und ohne finanzielle Mithilfe des Bundes erstellt.

Amt für Wasserwirtschaft

Hydrographie. Im Berichtjahre wurden total 256 hydrometrische Stationen betrieben. Hiervon sind 137 Wasserstandstationen (79 mit Limnigraph) und 119 Abflussmengenstationen, sämtliche mit Limnigraph ausgerüstet. Für die Bestimmung der Abflussmengen an den letztgenannten wurden 675 Wassermessungen durchgeführt und weitere 28 Messungen für besondere Zwecke. Die Instandhaltung und bauliche Ausgestaltung der Stationen erforderte beträchtlichen Aufwand; das durchschnittliche Betriebsalter der obgenannten 256 Stationen beträgt 42 Jahre.

In der Flügelprüfungsanstalt in Papiermühle wurden 296 Flügeleichungen ausgeführt, wovon 140 für den normalen hydrometrischen Dienst, 18 für Studienzwecke und 138 für private Besteller gegen Verrechnung. Die Vorstudien für den Neubau der Anstalt wurden zum Abschluss gebracht.

Die Auskunfterteilung über hydrographische Ergebnisse nahm wie im Vorjahr einen breiten Raum ein. Elektrizitätsunternehmungen sowie kantonale Instanzen wurden in hydrographischen Fragen beraten, insbesondere betreffend die Projektaufstellung für hydrometrische Stationen. Um die Zusammenarbeit mit den Kantonen in hydrographischen Fragen

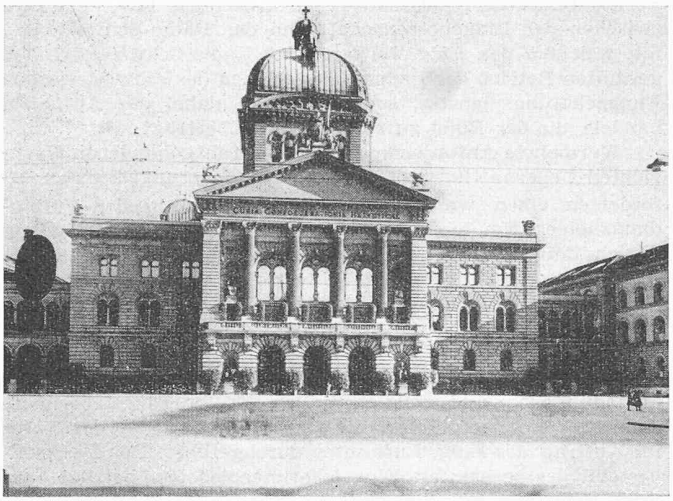

Bild 1a. Heutiger Zustand

Bild 1b. Umbau-Vorschlag

Bundeshaus, Nordfassade

zu fördern, wurden für die Einführung kantonaler Beamter in die Hydrographie dreitägige Kurse in Bern abgehalten. Diese wurden von 17 Personen besucht.

Hydrographische Arbeiten für besondere Zwecke: a. Erstellung einer Limnigraphenanlage und von Pegeln auf der Strecke Neuhausen-Rheinau, dem Rückstaugebiet des künftigen Kraftwerkes Rheinau. Wasserspiegelaufnahmen und Wassermessung. b. Wasserspiegelaufnahmen und Wassermessung im Gebiete des Kraftwerkes Birsfelden. c. Untersuchung der Abflussverhältnisse auf der Rheinstrecke Rheinfelden-Basel, im Hinblick auf die Bestimmung der Abflussmengen in Basel ohne Vornahme von Messungen in Basel selbst. d. Beendigung der Versuche am Zihlkanal für die Bestimmung der Durchflussmengen mit einem Dauermessgerät; Bericht über die Ergebnisse. e. Untersuchungen an der Baye de Montreux: Umbau der Station in der Gorge du Chauderon. f. Methoden der Seegrundaufnahmen: Ausarbeitung des Berichtes über die Aufnahme des Delta der Baye de Montreux und über die durchgeführten Studien. g. Erhebungen am Genfersee an 14 temporären Limnigraphenstationen, zum Studium der Denivellationen, im Hinblick auf die zwischenstaatlichen Probleme der Seeregulierung. h. Aufstellung eines Schemas für die Festlegung der Flussaxen. i. Die Arbeiten des normalen hydrographischen Dienstes erforderten eine bedeutende Zahl von theoretischen Untersuchungen.

(Fortsetzung folgt)

Ein Umbau-Vorschlag für das Bundeshaus

DK 725.11 (494)

Wir sind heute geneigt, in Bausch und Bogen alle die vielen Neurenaissance-Monumentalbauten aus dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts mit Skepsis, wenn nicht mit Hohn zu betrachten, und diese Zeit des Historismus als eine Verfallszeit der Architektur zu taxieren. Wie dem nun auch sein mag, verpflichten solche allgemeine Stimmungen den historisch Interessierten, doppelt genau hinzusehen, und die inneren Gründe für das Entstehen so befremdlicher Erscheinungen aufzuspüren, denn diese Bauten, die uns heute ein Greuel sind, haben «den Besten ihrer Zeit genug getan», und ein grundsätzlicher Widerspruch dagegen hat sich kaum geregt. Bei näherer, unvoreingenommener Betrachtung werden denn auch bald unter den historisierenden Bauten beträchtliche Wertunterschiede und der Rang der persönlichen Leistung fühlbar. Auch wer die Neurenaissance im ganzen ablehnt, braucht für die Qualitäten der Semperschen Polytechnikum-Fassade nicht blind zu sein, und Bauten wie der Zürcher Hauptbahnhof oder die Kreditanstalt am Paradeplatz haben hohe Qualitäten — gerade der Fachmann darf es da nicht bei der oberflächlichen, gefühlsbetonten Abneigung bewenden lassen.

Der prominenteste Bau der Neurenaissance in unserem Land ist ohne Zweifel der Bundespalast in Bern — der grösste an Bauvolumen und der wichtigste an Rang, als Sitz der

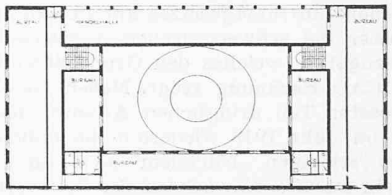

Bild 4. Vorschlag für 6. und 7. Stock

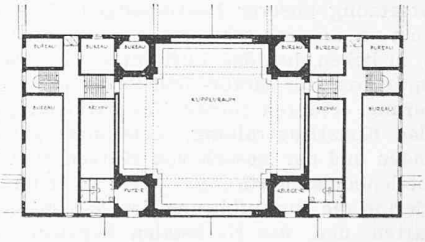

Bild 3. Vorschlag für 4. Stock

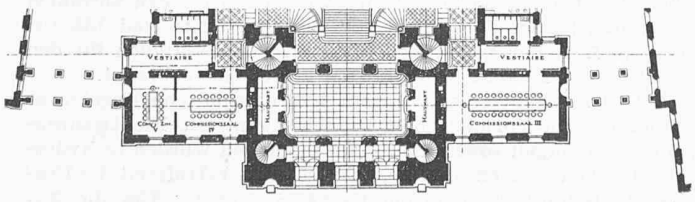

Bild 2a. Heutiger Zustand

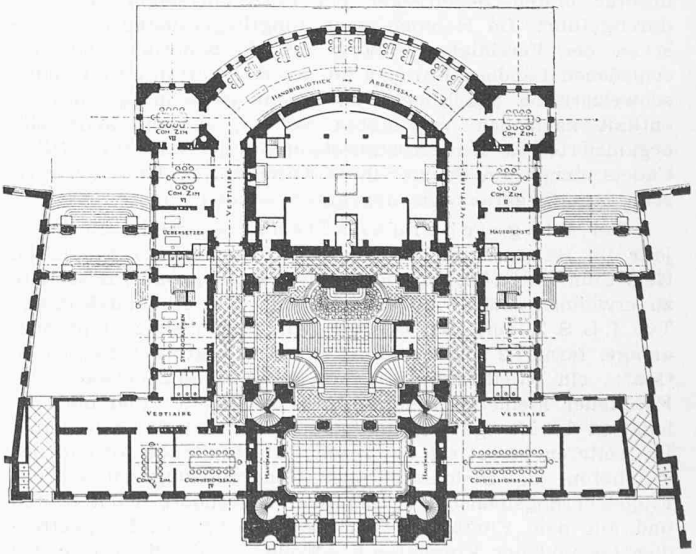

Bild 2b. Umbau-Vorschlag

Hochparterre, 1 : 1000