Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 11

PDF erstellt am: **10.05.2024**

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

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Sektion Bern des S. I. A.
Bericht über die Vorträge im Winter 1931/32.

(Fortsetzung von Seite 140).

Mitgliederversammlung vom 4. Dezember 1931.

Vorsitz: Präs. Eichenberger. Anwesend 108 Mitglieder und Gäste. Die Versammlung wurde einberufen zur Besprechung der

„Linienführung der S. B. B. zum Berner Bahnhof".

Ing. *F. Steiner,* Präsident der Studienkommission, berichtete über deren Tätigkeit seit der Versammlung vom 14. November 1930, deren Protokoll in der „S. B. Z.", Bd. 90, S. 298 (22. November 1930) veröffentlicht worden ist. Die Kommission hat die Profilierung der Lorrainehaldelinie geprüft. Eine in der Kommission durchgeführte Abstimmung hat ein schwaches Mehr für die Lorrainehalde ergeben.

Obering. *A. Acatos* von den S. B. B. berichtet als Vertreter der Studienkommission A (baulich-technische Fragen der Linienführung). Die Kommission A gibt dem Lorrainehaldeprojekt den Vorzug. Sie vertritt die Ansicht, dass eine Bahnanlage ein ausgesprochen technisches Projekt sei, daher in erster Linie technisch einwandfrei sein muss. Das Engehaldeprojekt ist ungenügend, sowohl baulich wie betriebstechnisch, das Lorrainehaldeprojekt betriebstechnisch vollständig befriedigend. Für die auszuführende vierspurige Anlage ergibt sich beim Engehaldeprojekt ein Mehrkostenbetrag von 1 600 000 Franken. Bau- und betriebstechnisch ergeben sich folgende Vor- und Nachteile der beiden Projekte: An der Lorrainehalde wird der Bahnbetrieb durch die Bauausführung in keiner Weise gestört; beim Engehaldeprojekt ist dieser Vorteil nicht vorhanden. An der Lorrainehalde sind die geologischen Verhältnisse günstig, während an der Engehalde die Verhältnisse schwierig sind und zu Bedenken Anlass geben.

Die schlanke und gut übersichtliche Einführung der Lorrainehaldelinie in den Personenbahnhof ist ein Vorteil, dem gegenüber bei der Engehalde der Uebelstand besteht, dass infolge der scharfen Kurve von 230 m, der Hauptperron verloren geht und wegen der Lage des Tunnels bei der Einfahrt in den Bahnhof die Uebersicht mangelhaft wird. Das auf der grossen Schanze leicht zugängliche Freiverladegeleise könnte beim Engehaldeprojekt nicht mehr benutzt werden, da beim Ueberfahren nach dem Eilgut bei sämtlichen Linien Geleise überkreuzt werden müssten, was zur Erschwerung des Verkehrs und vor allem zu Verspätungen führen müsste. Das Engehaldeprojekt würde ferner den Verlust von Abstellgeleisen zur Folge haben, während sie eher vermehrt werden sollten. Zu der Frage des Einflusses der neuen Zufahrtlinie auf den Personen- und Güterbahnhof ergäbe sich beim Engehaldeprojekt eine Verlängerung von 251 m, bei der Lorrainehalde eine solche von 78 m. Da nach dem Tarifgesetz Bruchteile eines Kilometers für einen Kilometer berechnet werden würden, ergeben sich sowohl im Personen- wie im Gütertarif Veränderungen zu Ungunsten des Engehaldeprojektes. Zusammenfassend ergeben sich folgende Vorteile des Lorrainehaldeprojektes: 1. Die geologischen Bedingungen sind günstig, 2. Die Einfahrt in den Personenbahnhof ist geradlinig und übersichtlich. 3. Die Bahnsteige können länger gehalten werden. 4. Kürzeste Verbindung zwischen Wylerfeld und Bahnhof. 5. Keine Ueberquerung der Eilgutgeleise. 6. Kleinere Baukosten.

Stadtbaumeister *F. Hiller* berichtet als Vertreter der Studienkommission B (ästhetisch-städtebauliche Fragen der Betriebsführung). Die Subkommission B anerkennt den Grundgedanken, die Bahnlinie möglichst gestreckt und kurz einzuführen. Sie hat aber Bedenken gegen die schweren Baumassen des Viaduktes der Lorrainehaldelinie. Der Viadukt liegt einige Meter höher als das Plateau der Lorraine; dadurch wird eine bauliche Verbesserung der Lorraine verunmöglicht. Die neue Brücke der Lorrainehalde bietet eine schlechte Stellung zur bestehenden Lorrainebrücke; die neue Brücke wäre etwa 7 m höher. Die Schützenmatte wird durch das Lorrainehaldeprojekt schräg überschnitten; es entstehen zwei dreieckförmige Teile, die schwer zu überbauen sind. Bei Ausführung der Engehaldelinie würde in der Schützenmatte eine Baugelegenheit ersten Ranges entstehen. Die Engehaldelinie ist der Lorrainelinie in Bezug auf die städtebauliche Seite weit überlegen. Die Aare wird weiter unten überquert, kein Bauwerk konkurrenziert das andere. Das Aaretal mit seinen grünen Hängen, ein Vorzug des Berner Stadtbildes, sollte erhalten bleiben. Die Studienkommission B empfiehlt das Engehaldeprojekt.

Diskussion.

Regierungsrat *W. Bösiger* tritt aus baulichen wie betriebstechnischen Gründen für das Lorrainehaldeprojekt ein. Er vertritt die Ansicht, dass der Viadukt und die Brücke keineswegs brutal in Erscheinung treten würden. Er fordert, dass möglichst bald ein Entschluss getroffen werde, damit zur Ausführung geschritten werden kann. Stadtingenieur *A. Reber* ist aus baulichen und betriebstechnischen Gründen ebenfalls Befürworter des Lorrainehaldeprojektes. Arch. *Th. Nager*, S. B. B., legt in sehr ausführlicher Weise dar, dass bei der Behandlung eines modernen Bauwerkes nicht nach ästhetisch-baulichen und nach technischen Fragen unterschieden werden darf, dass vielmehr die ganze Frage als Einheit behandelt werden muss. Er vertritt die Ansicht, dass das Lorrainehaldeprojekt auch ästhetisch besser ist, als das Engehaldeprojekt. Arch. *K. Indermühle* findet die projektierte Linienführung der Lorrainehalde entlang unvollkommen, die Führung bedeutet einen brutalen Eingriff in die Natur. Solange keine klare und volle Lösung vorliegt, könnte er sich nur für das Engehaldeprojekt aussprechen. Arch. *H. Weiss:* Angesichts des wichtigen Werkes ist nur das Beste gut genug; er kann nicht zugeben, dass das Aesthetische vor dem Betriebstechnischen zurückzutreten habe. Ing. *H. Geiser* macht vor allem auf die ungünstigen geologischen Verhältnisse beim Engehaldeprojekt aufmerksam. Generaldirektor *H. Etter* der S. B. B. legt dar, welche Vorteile ein Durchgangsbahnhof vor einem Kopfbahnhof habe. Beim Ausbau muss der Berner Durchgangsbahnhof erhalten und noch weiter verbessert werden. Aus diesem Grunde wird auch der Güterbahnhof nach Weyermannshaus verlegt, um den für die Steigerung der Leistungsfähigkeit nötigen Vorbahnhof zu erhalten. Wird der Vorbahnhof Schützenmatte verkleinert, so entsteht in Bern ein Kopfbahnhof mit allen seinen Nachteilen, der neue ausgebaute Personenbahnhof würde weniger leistungsfähig sein, als der jetzt vorhandene primitive Durchgangsbahnhof. Neben all den andern sind es diese Punkte, die die S. B. B. veranlassen, für das Lorrainehaldeprojekt Stellung zu nehmen.

Die vorgenommene Abstimmung ergibt 94 Stimmen für das Lorrainehaldeprojekt und 12 Stimmen für das Engehaldeprojekt.

*

Mitgliederversammlung vom 18. Dezember 1931.

Vorsitz: Präs. Eichenberger. Vortrag von Hauptmann Zöller vom Motorwagendienst über

Automobil und Automobilbetrieb.

Der Vortragende erklärte an Hand von Modellen den Aufbau eines modernen Automobils. Er zeigte, wie sich die einzelnen Teile im Laufe der Jahre entwickelt haben. In leichtfasslicher Weise machte er auf alle Punkte aufmerksam, die bei der Benützung eines Automobils zu berücksichtigen sind.

*

Mitgliederversammlung vom 12. Januar 1932.

Vortrag von Dr. J. Gantner (Frankfurt a. M.).

„Das Ende der Grosstadt".[1]

Verschiedene Anzeichen weisen darauf hin, dass die Entwicklung der Ansiedlung zu Grosstädten erreicht, ja bereits überschritten ist. Die Schweiz wird dadurch zwar nicht berührt, doch ist diese Entwicklung auch für die Schweiz beachtenswert. Gantner bezeichnet diese Entwicklung als tragisches Ereignis in der Geschichte der Kunst und der Menschheit.

Das 19. Jahrhundert hat das alte Stadtbild endgültig zerstört. Die Industrie siedelt sich am Rande der Stadt an; um die Industrie herum entstehen Arbeitersiedlungen; an diese schliesst sich oft ein neuer Ring industrieller Werke. Die alte Planform der Stadt wird verwischt. An Stelle der architektonischen Form tritt eine Bauentwicklung mit volkswirtschaftlichem Gepräge. Von England aus setzte dann die Entwicklung der Gartenstadt ein. Mit dem industriellen Aufschwung erlebten diese Grünsiedlungen eine gewaltige Entwicklung. Dieser gesteigerte Flachbau fand auch seine Kritiken, so vor allem in Le Corbusier, der dem halbländlichen Flachbau seinen Plan des Hochwohnbaues mit Parkumgebung zur bessern wirtschaftlichen Zusammenfassung der Stadt entgegensetzt.

Nun hat aber die wirtschaftliche Krise der letzten Jahre den hohen Lebensstandard untergraben; die vielen Arbeitslosen können nicht mehr in der Grosstadt untergebracht werden, weil keine Arbeitsmöglichkeiten mehr vorhanden sind. Es erfolgt wieder eine Ansiedlung ausserhalb der Stadt. In Deutschland weist diese Umsiedlung auf das Land mit der Möglichkeit notdürftiger Selbstversorgung starke Anfänge auf. Es entsteht eine neue Zwischenform von städtischer und ländlicher Siedlung. In Italien projektiert man Trabantenstädte. Die Bevölkerung, die in der Stadt keinen Platz mehr findet, wird in selbständigen kleinen Städten, die in entsprechender Entfernung von der Grosstadt liegen, angesiedelt.

An Hand der vielen Bilder zeigte Gantner das noch ungeklärte Streben nach einer neuen Siedlungsform. Man gewann Einblick in eine Reihe von Fragen des modernen Bauens.

[1]) Die nichtbernischen Besucher der Generalversammlung des S. I. A. werden am 24. d. M. in Lausanne Gelegenheit haben, diese Ausführungen Dr. Gantners in extenso zu hören.
Red.