

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 21

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

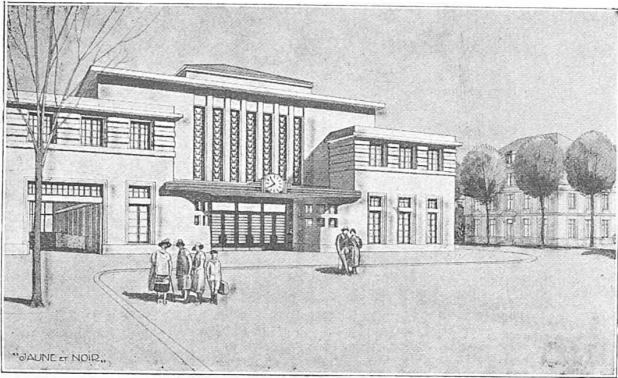
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

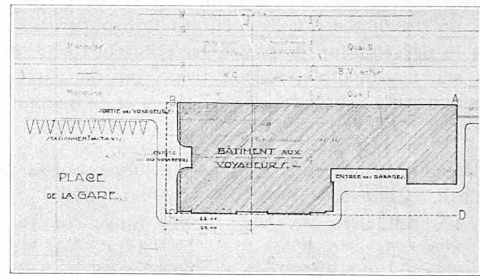
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



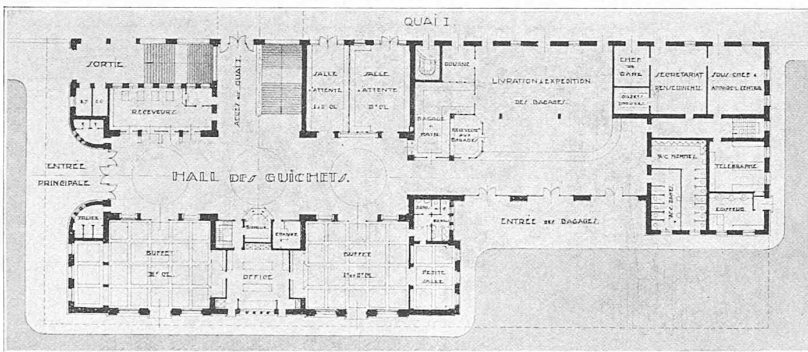
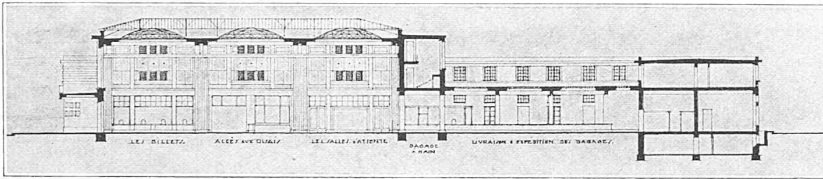
Entwurf Nr. 12. — Ansicht aus Westen.

3. Rang (IV. Preis, 2000 Fr.), Entwurf Nr. 12.

Verfasser Fritz-Edouard Huguenin, Colombes bei Paris.



Entwurf Nr. 12. — Lageplan 1 : 2000.



3. Rang (IV. Preis), Entwurf Nr. 12. — Längsschnitt und Erdgeschoss-Grundriss 1 : 800.

finanzielle Auswirkung des neuen Vorschlages sei bemerkt, dass durch den Wegfall des kostspieligen Tunnels unter dem Bierhübeli (Baukosten für zwei Geleise rund 900 000 Fr. und für vier Geleise mindestens 1,8 Mill. Fr.) Gelder frei werden für die Verlegung der Strassenzüge und den Erwerb des Tierspitals, dessen Verlegung an eine geeignetere Stelle ohnehin erwünscht ist.

Die vorliegende Studie soll eine neue Idee zur Darstellung bringen, erhebt aber nicht den Anspruch auf das Prädikat „fertig“; insbesondere ist die Geleiseanlage im Eilgutbahnhof nur skizziert. Es erscheint aber durchaus möglich, dass die weitere Verfolgung der in der Studie festgelegten Ideen zu einer Lösung für die Engehaldelinie führt, die sowohl die S. B. B. wie die Stadt nicht nur bau- und betriebstechnisch, sondern auch ästhetisch und städtebaulich im weitesten Sinne des Wortes besser befriedigt.

Neben diesen bau- und betriebstechnischen Verbesserungen für die Bahn, bringt der Vorschlag aber noch besondere Vorteile für die Stadt, nämlich:

- die Einführung der S. Z. B. in den Hauptbahnhof.
- die Geradlegung der Neubrück-Tiefenaussasse und die Beseitigung des gefährlichen Verkehrsknotenpunktes beim Henkerbrünneli.
- die Schaffung guter Baublöcke auf dem Areal der Schützenmatte und des Tierspitals, durch die die ganze Eilgutanlage gegen Sicht aus N und O verdeckt wird.

Der Vorschlag des Verfassers möchte also nicht nur die bau- und betriebstechnische Verbesserung des Engehald-Projektes der S. B. B., sondern namentlich auch eine Lösung der mit der Linienverlegung Wylerfeld-Bern im Zusammenhang stehenden städtischen Verkehrs- und Bauungsfragen bezwecken.

Hinsichtlich der finanziellen Tragweite der einzelnen Projekte der Schweizer Bundesbahnen sei erwähnt, dass die Kostenberechnungen der S. B. B. die zu ihren Lasten fallenden Bauausgaben für die Höherlegung der zweigeleisigen Lorraineelinie auf 8700000 Fr. ergeben haben. Die Mehrkosten der Lorraineelinie und der Engehaldelinie gegenüber dieser Summe hätte gemäss Vereinbarung die Stadt Bern zu tragen. Diese Mehrkosten werden für den zweigeleisigen Ausbau von den S. B. B. wie folgt angegeben: Engehaldelinie rund 2340000 Fr. und Lorraineelinie rd. 1440000 Fr. Da die Entwertung des Areals der Schützenmatte durch die Lorraineelinie von der Stadt aber auf rd. 1 Mill. Fr. berechnet wird, ergeben beide Varianten für die Stadt an direkten und indirekten Belastungen ungefähr gleich grosse Beträge. Inbezug auf die

Wettbewerb für ein neues Aufnahmegebäude des Bahnhofs Neuenburg.

(Schluss von Seite 266.)

No. 12, „Jaune et noir“. L'étude de la circulation aux abords de la gare manque. Très bon plan du rez-de-chaussée dans lequel les différents services sont bien groupés. Toutefois, réserve est faite en ce qui concerne la position des W. C. Les locaux de service n'ont pas la contiguïté exigée au programme. La hauteur du hall est exagérée. Le plan des étages est trop disloqué. Mauvaise orientation d'une partie des logements de service. Les façades sont intéressantes et pourraient être améliorées par une étude plus approfondie.

No. 18, „Fic“. Bon aménagement des abords relativement à la circulation extérieure. La situation de la ligne et du terminus du tram n'est pas recommandable. Bon plan de rez-de-chaussée, très clair, avec bonne répartition des différents services. Il en est de même pour les appartements aux étages. Passage d'accès du hall aux bagages un peu exigu. L'entrée de la salle d'attente III^{ème} classe est étriquée. L'office du buffet est insuffisamment éclairé. La proposition d'une rampe de sortie est heureuse. La façade principale manque d'étude, elle est compliquée à plaisir. Cube très réduit.

No. 11, „Sens unique“. Le projet de circulation est intéressant. Il en est de même de l'étude de la boucle du tramway. Toutefois, la place de stationnement devant le local des bagages manque de profondeur. La circulation de tout le trafic venant de l'est canalisée devant l'entrée principale n'est pas heureuse. Plan original, clair dans son ensemble, mais sujet à de nombreuses critiques dans son détail. L'emplacement des guichets à voyageurs dans le courant de la circulation conduisant au passage sous voie est défectueux.

Le local des bagages à main est trop masqué et étriqué. Les buffets sont placés excentriquement. Le groupe des locaux situés à gauche de l'entrée principale occupe un emplacement qui pourrait être avantageusement réservé à des services plus importants. La disposition des étages laisse à désirer. On aurait volontiers vu les logements du premier et du 2^{ème} étages transportés sur la façade sud. Dans la présentation du projet, la recherche de l'effet décoratif l'emporte sur les qualités constructives; on remarque cela très spécialement dans le hall de forme discutable et de hauteur exagérée.

*

A la suite de ces constatations, le Jury procède au classement définitif. Cette opération se fait à l'unanimité:

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 ^{er} rang: No. 23. | 4 ^{ème} rang: No. 18. |
| 2 ^{ème} rang: No. 6. | 5 ^{ème} rang: No. 11. |
| 3 ^{ème} rang: No. 12. | 6 ^{ème} rang: No. 4. |

Constatant encore que les résultats du concours ne lui donnent pas complète satisfaction, le Jury décide de ne pas attribuer de premier prix. Il utilise la somme de 11000 frs. mise à sa disposition selon la répartition suivante:

- | |
|---|
| 1 ^{er} rang, 2 ^{ème} prix, 3500 frs. |
| 2 ^{ème} rang, 3 ^{ème} prix, 3200 frs. |
| 3 ^{ème} rang, 4 ^{ème} prix, 2000 frs. |
| 4 ^{ème} rang, 5 ^{ème} prix, 1300 frs. |
| 5 ^{ème} rang, 6 ^{ème} prix, 1000 frs. |

Enfin, il procède à l'ouverture des plis accompagnant les projets et proclame comme lauréats les architectes dont les noms suivent:

- 2^e prix, Fernand Decker et Edm. Calame, Neuchâtel,
 3^e prix, Wavre et Carbonnier, Neuchâtel.
 4^e prix, Fritz-Edouard Huguenin, Colombes près Paris.

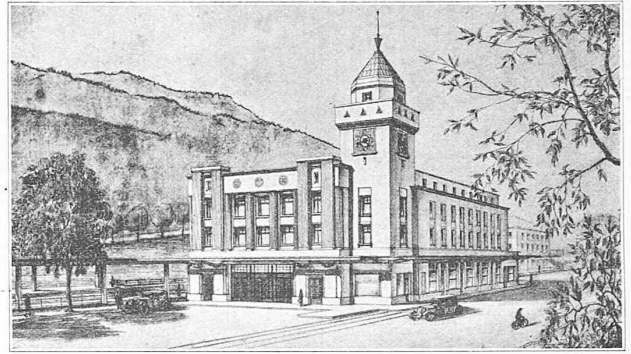
- 5^e prix, Eugène Cellier, Lausanne.
 6^e prix, E. Prince et J. Béguin, Neuchâtel.
 Séance levée à 7 h du soir.
 Neuchâtel, le 1^{er} juillet 1930.

Alfred Guinchard, Ch. H. Matthey,
 G. Epitoux, Edm. Fatio, Th. Nager.

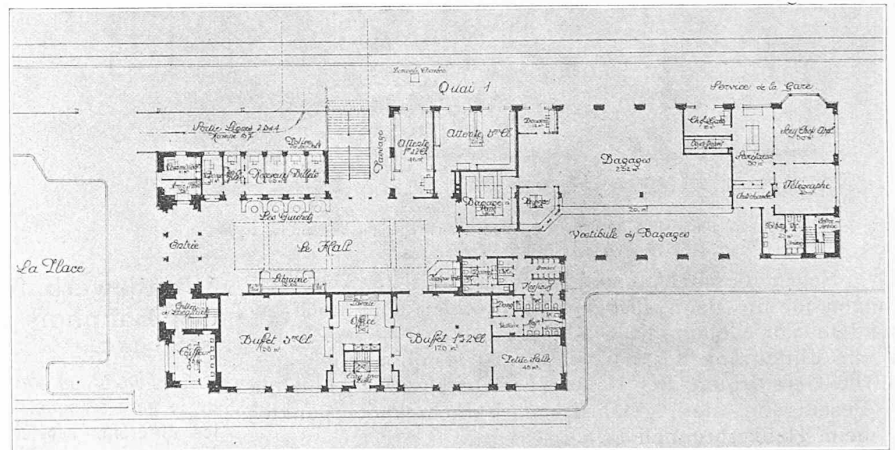
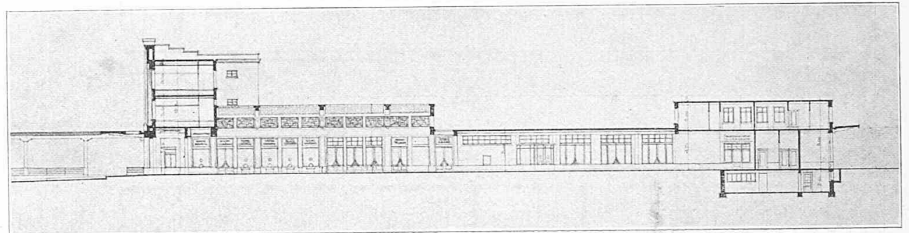
Betriebsergebnisse der S. B. B. im Jahre 1929.

Das Jahr 1929 brachte in der günstigen Entwicklung der Betriebsergebnisse der S. B. B., die seit 1927 eingesetzt hat, weitere Fortschritte. Verkehrsmengen und Verkehrseinnahmen waren grösser als im Vorjahre, das bereits Rekordziffern aufwies. Dieser befriedigende Abschluss des Geschäftsjahres ist im wesentlichen auf die ungestörte allgemeine Wirtschaftslage zurückzuführen, deren sich die Schweiz, im Gegensatz zu andern Ländern, auch im verflossenen Jahre noch erfreuen durfte. Im *Personenverkehr* ist die Zahl der Reisenden auf 126,6 Millionen angewachsen. Gegenüber dem Jahre 1928 bedeutet dies eine Zunahme von 6,8 Millionen Reisenden oder 5,7 %. Verglichen mit dem letzten Vorkriegsjahre weist das Jahr 1929 32 Millionen Reisende oder 33,8 % mehr auf. Dieser Verkehrszuwachs erscheint in noch günstigerem Lichte, wenn man bedenkt, dass die Bevölkerungszahl in der Schweiz in diesem Zeitraum nur um 4,8 % gestiegen ist und dass infolge des Automobilverkehrs viele frühere Eisenbahnreisende auf die Strasse abgewandert sind. Man steht

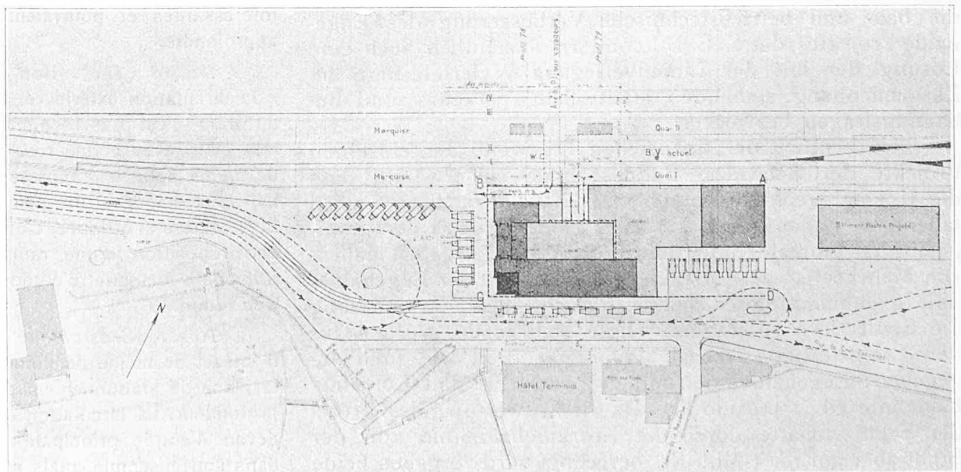
WETTBEWERB FÜR EIN NEUES AUFNAHMEGEBÄUDE DES BAHNHOFES NEUENBURG.



4. Rang (V. Preis, 1300 Fr.), Entwurf Nr. 18. — Ansicht aus Südwesten.

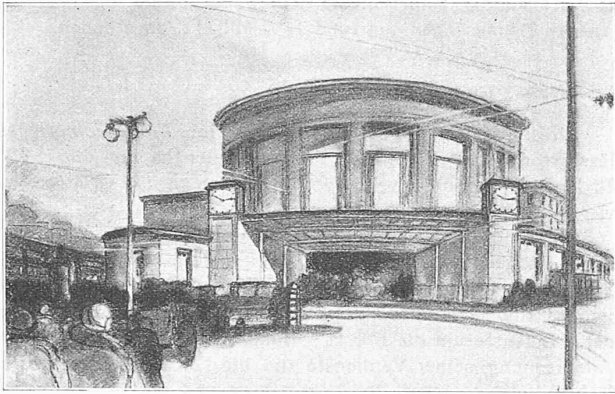


Entwurf Nr. 18. — Längsschnitt und Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1 : 800.

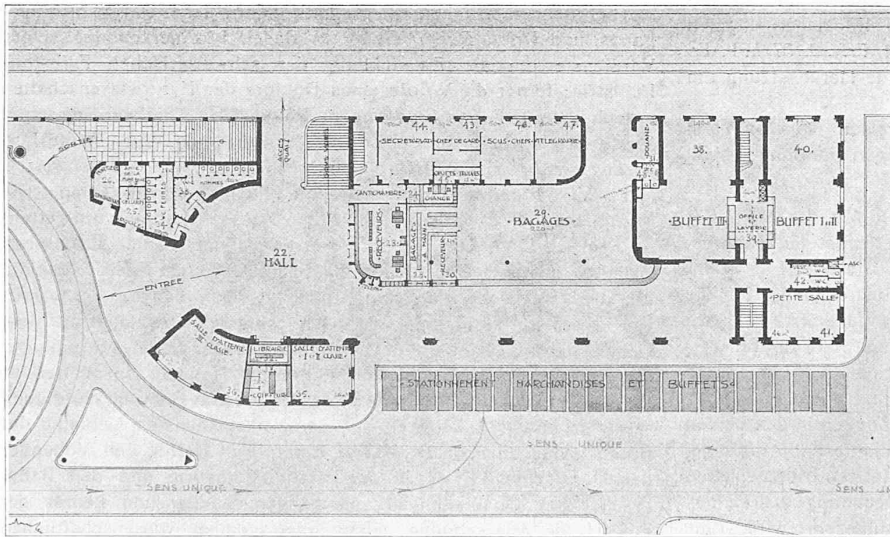
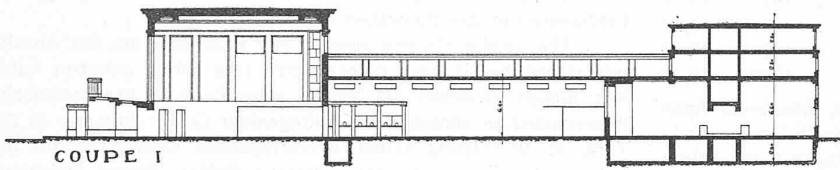


Entwurf Nr. 18. — Eugène Cellier, Arch., Lausanne. — Lageplan 1 : 2000. (Clichés „Bulletin Technique“.)

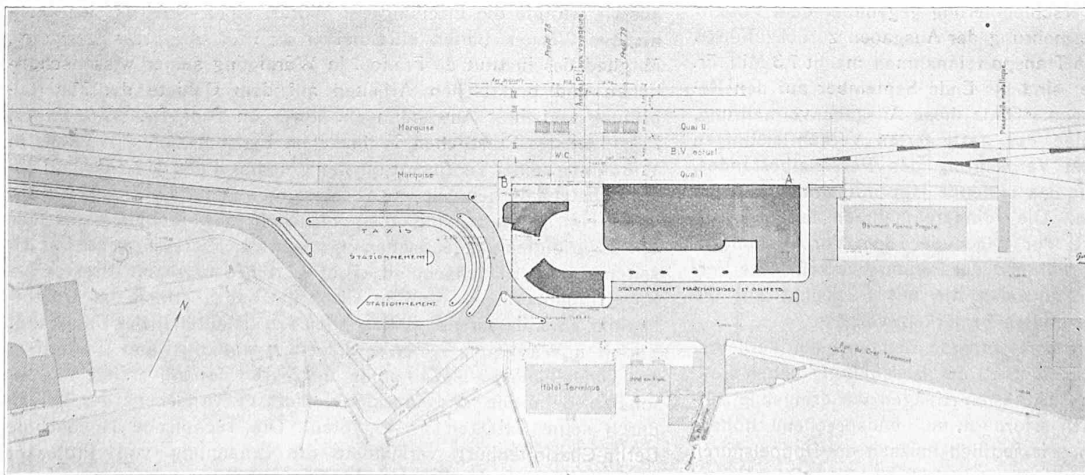
WETTBEWERB FÜR EIN NEUES AUFNAHMEGEBÄUDE
DES BAHNHOFES NEUENBURG.



5. Rang (VI. Preis, 1000 Fr.), Entwurf Nr. 11. — Ansicht aus Westen.
Verfasser Ernest Prince & J. Béguin, Architekten, Neuchâtel.



Entwurf Nr. 11. — Längsschnitt und Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1 : 800.



Entwurf Nr. 11. — Ernest Prince & J. Béguin, Arch., Neuchâtel. — Lageplan 1 : 2000. (Clichés „Bulletin Technique“.)

hier vor einer Verkehrserschöpfung, die in Europa einzig dasteht. Die meisten Eisenbahnverwaltungen des Kontinentes melden als Folge des Automobilverkehrs einen Stillstand, zum Teil sogar einen Rückschritt in der Zahl der Reisenden. In den Vereinigten Staaten von Amerika, die die grösste Automobildichte aufweisen, ist die Zahl der Reisenden auf den Eisenbahnen in den letzten acht Jahren um nicht weniger als 32 % zurückgegangen. Man darf wohl annehmen, dass dieser seltene Aufstieg des Personenverkehrs in der Schweiz in der Hauptsache auf die Eigenart unseres Landes als Touristenland zurückzuführen ist, sodann aber auch auf die Kaufkraft der Bevölkerung, auf das mit dem elektrischen Betrieb verbundene angenehme Reisen und nicht zuletzt auf die in diesem Verkehrszweig entfaltete Werbetätigkeit. Der *Gesamtgüterverkehr* blieb in den ersten Monaten des Jahres 1929 unter dem verkehrshemmenden Einfluss der langandauernden Kälte hinter dem vorjährigen Umfang zurück, um erst nach Eintritt besserer Witterungsverhältnisse eine normale Entwicklung einzuschlagen. Im Vergleich zum Jahre 1928 sind die Gütermengen von 19,0 auf 19,7 Mill. t oder um 3,7% angestiegen. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr ergibt sich eine mengenmässige Erhöhung um 4,7 Mill. t, das sind 31,3 %. Die Zunahme des Güterverkehrs im Jahre 1929 ist im wesentlichen als Folgewirkung der

günstigen Entwicklung der Konjunktur zu betrachten. Die Einfuhr hat sich, verglichen mit dem Vorjahre, von 8,02 Millionen auf 8,71 Mill. t oder um 8,6 % gehoben. Diese Erhöhung ist namentlich auf die gesteigerte Einfuhr von mineralischen Stoffen um 523890 t, von Holz um 77475 t, von Eisen um 31421 t und von Getreide um 28052 t zurückzuführen.

Die Ausfuhr weist eine Steigerung von 0,98 Mill. t auf 1,05 Mill. t oder um 7,2 % auf, als hauptsächlichste Folge einer erhöhten Ausfuhr von mineralischen Stoffen um 49933 t, von Eisen um 20655 t und von Holz um 8628 t. Mit Ausnahme der ungünstigen Entwicklung in den verschiedenen Gruppen der Textilbranche, die einen weitem Exportrückgang aufweisen, waren die meisten Industriezweige gut beschäftigt. Unter den führenden Industrien haben hauptsächlich die Maschinen-, Elektro- und chemische Industrie erhöhte Exportziffern zu verzeichnen.

Der *Transitverkehr* zeigt eine Steigerung von 3,39 Mill. t auf 3,79 Mill. t oder um 11,8 %, im wesentlichen verursacht durch die erhöhte Durchfuhr von mineralischen Stoffen um 203092 t, von Nahrungs- und Genussmitteln um 145142 t, von Metallen um 41367 t und von Holz um 23098 t.

Infolge des Verkehrszuwachses im Personen- und Güterverkehr haben sich die

Transport-Einnahmen von 391,7 auf 401,9 Mill. Fr., also um 10,2 Mill. Fr. oder 2,6 % erhöht. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr belaufen sich auf 156,2 Mill. Fr. gegenüber 151,4 Mill. Fr. im Vorjahre, haben somit eine Zunahme um 3,2 % erfahren. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr erreichten 245,7 Mill. Fr. gegenüber 240,3 Mill. im Vorjahre, was einer Mehreinnahme von 2,2 % entspricht. Infolge der Taxen-Ermässigung sind die durchschnitt-