

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 22

Artikel: Die neue Lokomotiv-Remise der S.B.B. auf dem Aebigut in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30724>

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: 21.02.2026

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

INHALT: Die neue Lokomotiv-Remise der S.B.B. auf dem Aebigut in Bern. — Bruchversuche mit Hetzerbindern. — Villengruppe „Uf und by alle Winde“ in Zürich. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1912. — Miscellanea: Elektrische Lokomotiven der Zentralbahn von New York. Brienzerseebahn. Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz in Dresden 1913. Instandhaltung der städtischen Brücken in New York. Eidgenössische Technische Hoch-

schule. Einsturz der eisernen Strassenbrücke bei Gütikhausen. Ein neuer Kontrollapparat des Gas-Heizwertes. — Nekrologie: Rodo de Niederhäusern. — Konkurrenzen: Welttelegraphen-Denkmal in Bern. — Literatur: Flugwiderstand und Segelflug. Literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung. Tafeln 59 bis 62: Villengruppe „Uf und by alle Winde“ in Zürich.

Band 61.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 22.

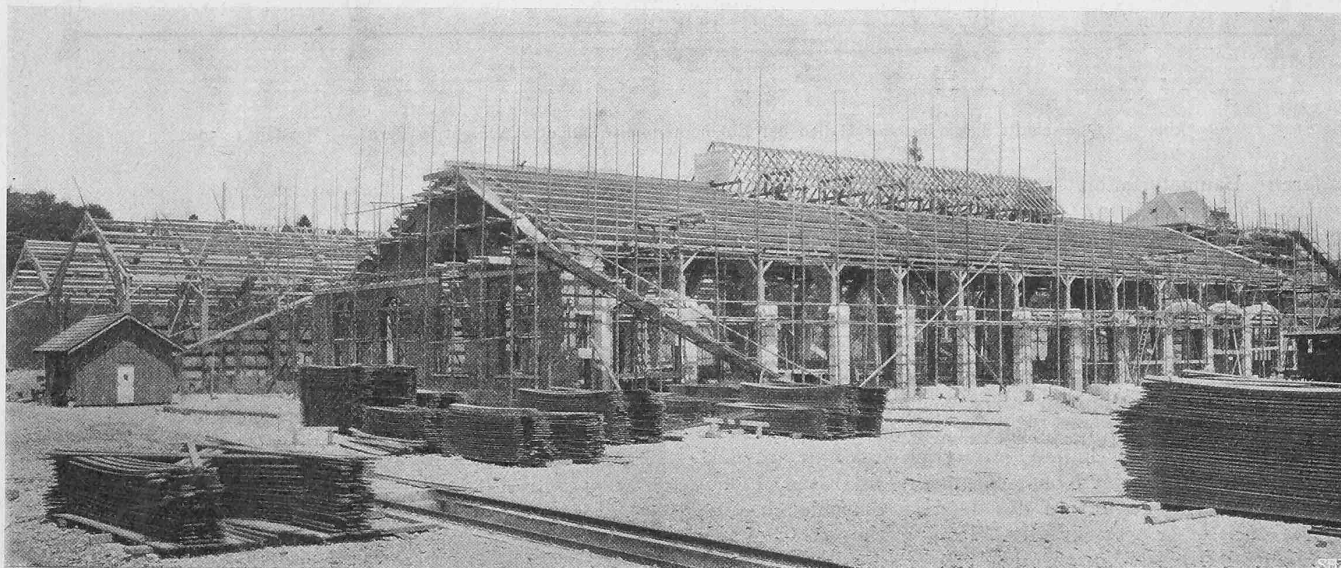


Abb. 2. Die Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern, im Bau (von Süden).

Die neue Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern.

Im Herbst vorigen Jahres wies die Generaldirektion der S. B. B. in Bern in einem Zirkularschreiben an die Kreisdirektionen darauf hin, es sei künftig bei der Ausarbeitung von Plänen für Perron- und Hallendächer wieder mehr die Verwendung von Holz vorzusehen. In diesem Schreiben waren zugleich zwei grössere Bauten als typische Beispiele wohlgeplangener, moderner Holzkonstruktionen angeführt, nämlich die neue Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern (Abbildungen 1 bis 7), und die Perronhallen des Hauptbahnhofes in Kopenhagen (Abb. 17, S. 295), erstere nach Hetzer'scher¹⁾, letztere nach Stephanscher Bauart²⁾ ausgeführt.

Die Ursachen, die für die Bevorzugung des Holzes bei Eisenbahn-Hallenbauten sprechen, sind mannigfacher und je nach Art und Zweckbestimmung des in Frage kommenden Objektes auch verschiedener Natur. Ein wohl in den meisten Fällen nicht zu unterschätzender Vorzug des Holzes liegt darin, dass es durch die Rauchgase der Lokomotiven nicht angegriffen wird. Ganz alte Perronhallen wie z. B. in Baden, Aarau, Aarburg, Herzogenbuchsee, Thun usw., die zum Teil seit mehr als 50 Jahren bestehen, sind bekanntlich noch in gutem Zustande. Dagegen hat die Erfahrung gelehrt, dass Metaldächer, selbst wenn sie sich in grosser Höhe befinden und genügend mit Oeffnungen für den Rauchabzug versehen sind, in verhält-

nismässig kurzer Zeit durch den Rost angegriffen und geschwächt werden. Diese Erscheinung hat man kürzlich in den Bahnhöfen St. Gallen, Olten, Zürich und Luzern beobachten können. Sodann ist es in letzter Zeit möglich geworden, dank dem Bekanntwerden neuerer Holzbausysteme, auch für Holz statisch richtige und zugleich ästhetisch befriedigende Konstruktionstypen zu schaffen und damit verschiedene Nachteile, die dem Holz gegenüber

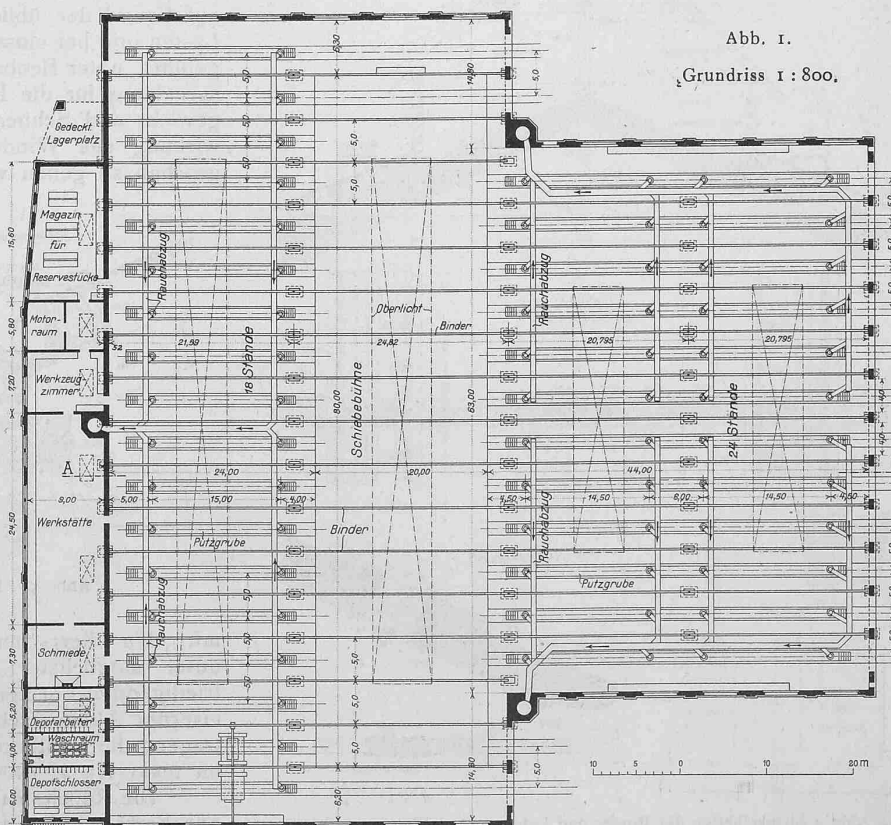


Abb. 1.
Grundriss 1 : 800.

¹⁾ Bd. LVIII, S. 214 mit Abbildungen.

²⁾ Bd. XLIII, S. 217 mit Abbildungen.

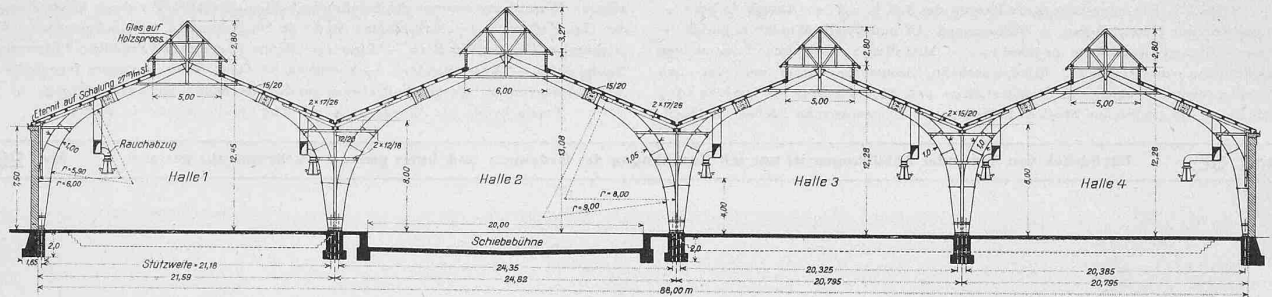


Abb. 3. Querschnitt durch die vier Hallen der Lokomotivremise auf dem Aebigut in Bern. — Masstab 1:500.

anderen Baumaterialien anhaften, weniger fühlbar zu machen, zum Teil ganz zu vermeiden. Ferner tritt die wirtschaftliche Seite der Frage meistens stark in den Vordergrund, sodann praktische Rücksichten aller Art wie rasche Herstellung und kurze Bauzeit, leichtmögliche Demontierbarkeit usw., lauter Dinge, die sehr oft zugunsten der Holzkonstruktion ausschlaggebend sein können.

Beim Bau der Lokomotiv-Remise auf dem Aebigut in Bern, der in den Monaten März bis September vorigen Jahres durchgeführt wurde, ist der Grundsatz, eine reine Holz-Konstruktion zu schaffen, streng durchgeführt worden. Nachdem die Frage der Konstruktionsart, ob Eisen, Eisenbeton oder Holz zugunsten des letztern entschieden war, musste das erste Projekt der Firma Terner & Chopard, Ingenieurbureau in Zürich, das Hetzer'sche Bogenbinder mit Zugstange, auf hohen Eisenbetonpfeilern aufgelagert, in Vorschlag brachte wegen der notwendigen eisernen Zugstangen und der verhältnismässig höheren Kosten einem umgearbeiteten Projekt derselben Firma weichen, das vollständige, bis auf die Fundamente geführte Binder-schenkel vorsah, unter Weglassung jeglicher eiserner

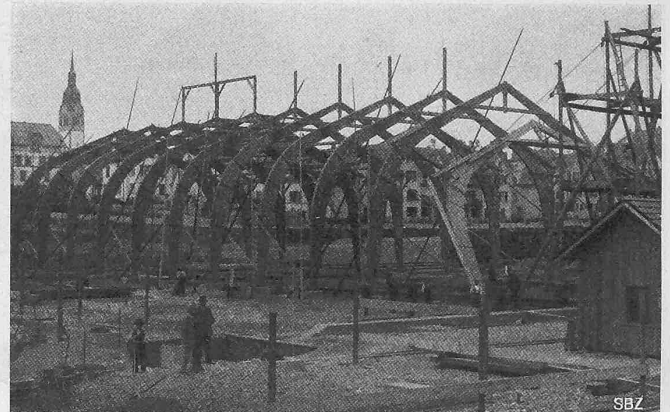


Abb. 6. Aufstellen der Hetzer-Binder.

Zugorgane. Sogar die Sprossen der Oberlichter, die meistens als kittlose Glassprossen in Eisen ausgeführt werden, sind in Holz konstruiert. Die Hauptdaten der Ausführung sind in den vorliegenden Abbildungen zur Darstellung gebracht.

Es sei endlich noch bemerkt, dass die 21 bis 24 m weit gespannten Hetzerbinder als Dreigelenkbogen berechnet und dimensioniert sind. Die statische Berechnung wurde auf Grund der üblichen Belastungsannahmen für lotrechte Lasten und bei einseitiger Windbelastung eingehend durchgeführt, unter Beobachtung einer zulässigen Biegebeanspruchung für die Hetzerbinder von 60 kg/cm^2 für Eigengewicht und Schnee allein und von 80 kg/cm^2 unter Mitwirkung des Windes. Die Dimensionierung der Binder geschah so genau wie immer möglich in Uebereinstimmung

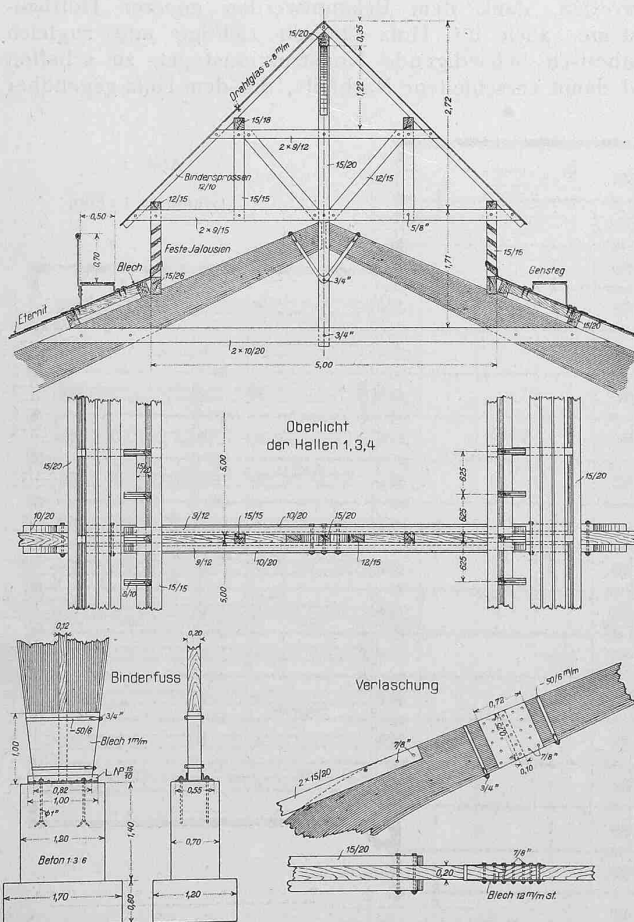


Abb. 4. Einzelheiten der Binder und Laternen-Aufsätze. — 1:100.

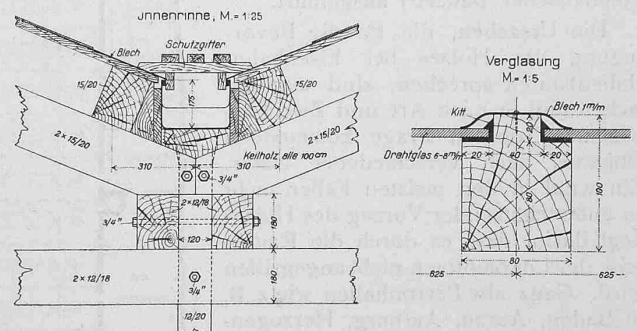


Abb. 5. Einzelheiten der Dachkonstruktion.

mit den herrschenden Spannungen, doch gleichzeitig unter möglichster Berücksichtigung einer ästhetisch befriedigenden Formgebung. Der Horizontalschub wird mittels eiserner Auflagerschuhe direkt in die Fundamente übertragen; die Kantenpressung in der Fundamentsohle beträgt im max. $1,5 \text{ kg/cm}^2$.

Die Rauchabzugskanäle für die Lokomotivstände sind aus Eternittafeln in Eisenrahmen.