

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 15

Sonstiges

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

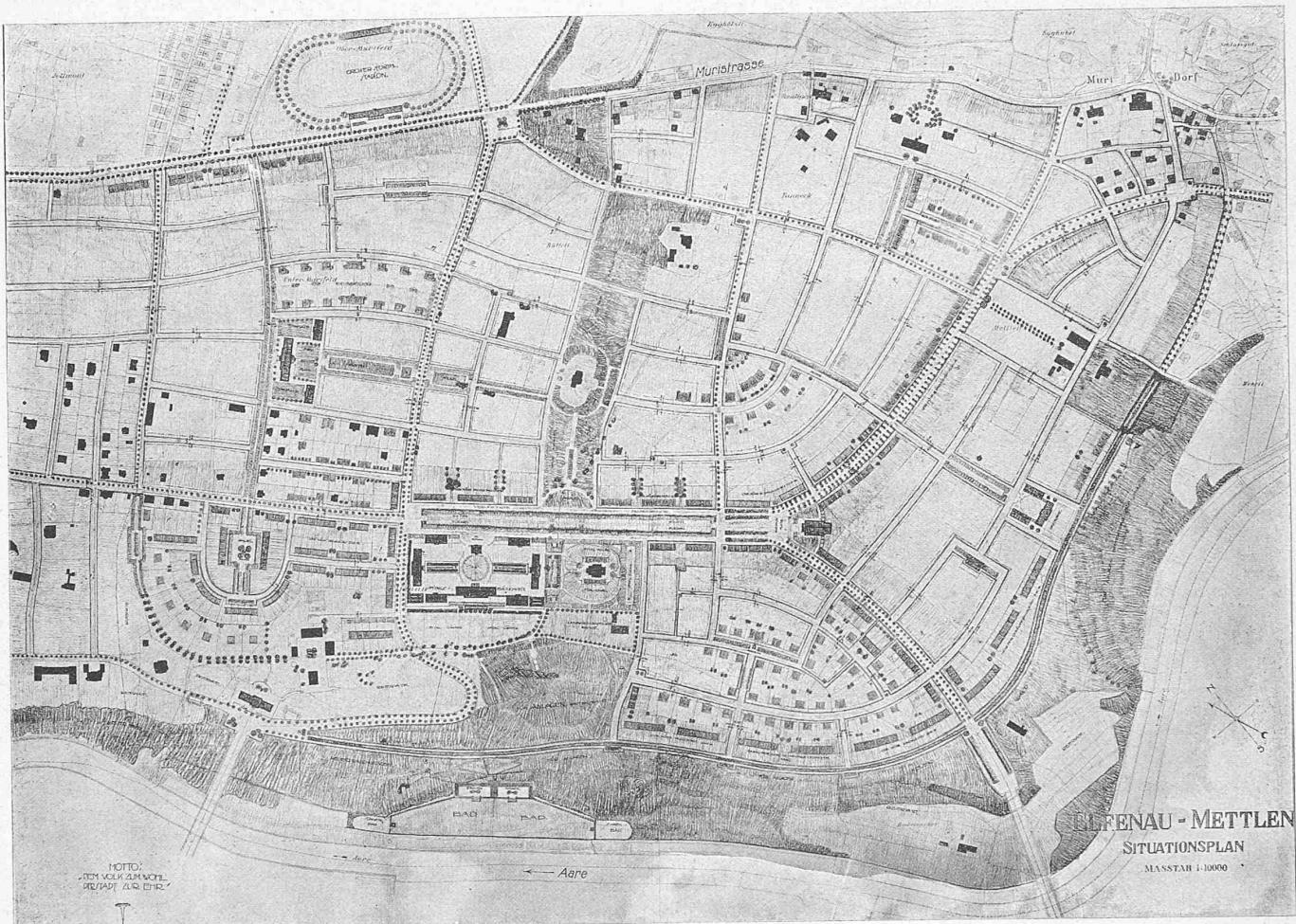
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.01.2026

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

Ideen-Wettbewerb für die Bebauung des Elfenau- und Mettlengebietes in Bern und Muri.

I. Preis. Entwurf Nr. 22. — Verfasser: W. v. Gunzen und W. Kuenz, Arch., Bern; Mitarbeiter Ingenieurbureau Losinger, Burgdorf. — Bebauungsplan 1:10000.



öffentlichen Uebersichtsplan von Bern und Umgebung. Das im Südosten der Stadt vom Dählhölzli bis Muri sich erstreckende, von der Muristrasse und der etwa 40 m tiefer liegenden Aare begrenzte, ziemlich flache Gebiet trägt heute die in oben dargestelltem Plan schwarz wiedergegebene Bebauung. Seine Begrenzung zur Linken bildet der von der Muristrasse gegen die Aare laufende Elfenauweg (mit Baumreihe), dessen Abzweigungstelle an der Tramlinie Bern-Muri 250 m vom Gabelungspunkt „Burgernziel“ an der Muristrasse und rund 2000 m vom Stadtzentrum beim Zytgloggenturm entfernt liegt. Die Eintrittstelle der mittlern Längsstrasse (Fortsetzung der heutigen Elfen-Brunnadernstrasse) ist vom Thunplatz 500 m entfernt, bildet somit den natürlichen Hauptzugang des zu erschliessenden Geländes, das gegen Süden und Westen mittels zweier neuer Aarebrücken mit der Gegend von Wabern verbunden werden soll. In die Planung war auch die Neuanlage des bernischen Burgerspitals einzubeziehen.

Wir fügen heute dem Bebauungsplan des erstprämierten Entwurfs Nr. 22 dessen Beurteilung durch das Preisgericht¹⁾ bei und lassen die Fortsetzung in nächster Nummer folgen.

„Projekt Nr. 22. Motto „Dem Volk zum Wohl, der Stadt zur Ehr.“ Hauptstrassennetz und Lage der beiden Brücken vorzüglich organisiert. Als Ergänzung zu beiden Hauptradialen tritt eine Strasse Egghölzli-Mettlen und eine solche Reutigen-Riedacker auf, letztere parallel zum Egghölzliweg. Damit ist das ganze Baugebiet in grosse gleichmässige Viertel eingeteilt, die in jeder Weise gut an die Verkehrstrassen angeschlossen sind. Ausserdem ist eine befriedigende Verbindung Egghölzli-Kehrsatz über den Riedackerplatz möglich. Der Grünstreifen Egghölzli-Elfenau ist organisch in das

¹⁾ Prämierung vergl. Seite 105 dieses Bandes (vom 28. Februar d. J.).

Strassennetz eingefügt. Eine Ergänzung zum Strassennetz bildet die am Abhang entlang geführte Promenadenstrasse; diese sollte jedoch nur als Fussgängerweg ausgebildet und der Halde besser angepasst werden. Ferner ist hervorzuheben der zur Elfenaubrücke hinunter geführte Stalden. Als zu weitgehend ist zu beanstanden die 50 m breite und 600 m lange Avenue als Verlängerung der Brunnadernstrasse mit einem ungünstigen konvexen Längenprofil. Der Platz im Riedacker dürfte genügen. Die Abbiegung der verlängerten Brunnadernstrassen-Axe in nördlicher Richtung bis zur Gabelung kommt der ganzen Aufteilung zugute. Die Badanlage in den Giessen ist nicht erwünscht. Die vorgeschlagene Aufforstung im Elfenaugut und beim Brückenkopf der Kehrsatzbrücke ist verwerlich. Dagegen hätte das Mettlenwäldchen stehen bleiben sollen. Die Anlage des Sportplatzes nördlich der Muristrasse ist lobend hervorzuheben. Ein Zurückschieben des Platzes um eine Bautiefe wäre empfehlenswert. Burgerspital nicht besonders günstig platziert. Die Ueberbauung des Geländes nordwestlich des Elfenaugutes ist in der vom Verfasser vorgeschlagenen Form nur denkbar bei einheitlicher Durchführung der ganzen Anlage. Die Parzellen längs der Nordseite der Hauptradiale Muri sind zu wenig tief.“

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Hochdruck-Dampfleitung von 1,7 km Länge für Fernheizzwecke. Schon seit 1914 versorgt die Northwestern Electric Co. in Portland, Ore., einen Teil der Stadt mit Heizdampf aus seinem Reserve-Kraftwerk, dessen zwei 3500 kW-Dampfturbinen mit Auspuff und rund 0,7 at Gegendruck auf das Heizrohrnetz arbeiten. Um dem gesteigerten Bedarf an Heizdampf zu entsprechen, der Mitte 1918 bereits auf 55 000 kg/h bei 2,2 Mill. m³ Inhalt der geheizten Räume bei der höchsten Winterbelastung gestiegen war, hat die

Gesellschaft eine neue Kesselanlage erstellt, die vorzugsweise mit Abfallholz einer benachbarten Sägerei gefeuert wird und mittels einer 1,7 km Leitung unter Zwischenschaltung eines Druckverminderungs-Ventils an das vorhandene Rohrnetz angeschlossen ist. Die Leitung wird, wie die „Z. d. V. D. I.“ nach „Power“ berichtet, mit Dampf von 17,3 at Ueberdruck bei 315° C. gespeist. Sie hat 305 mm lichte Weite und ist mit Ausnahme der notwendigen Form- und Expansionstücke in Stücken von 80 m Länge geschweisst. Sie ist zu etwa 1/6 oberirdisch geführt, während der Rest unterirdisch, 1,2 m bis 3 m tief in 0,87 m weiten, besonders entwässerten Einschnitten mit Hilfe von Stahlkugeln auf gusseisernen Lagerböcken verlegt ist.

Die „Schweiz. Kraftübertragung“ (S. K.) hat am 31. März d. J. eine Erweiterung erfahren durch den Beitritt der kantonalen „St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke“ und der „Bündner Kraftwerke“, ferner der städtischen Elektrizitätswerke von Basel und Bern; das Aktienkapital der S. K. wurde von 3 auf 6 Mill. Fr. erhöht. Auf Ende April d. J. stehen weitere Beitritte in Aussicht, so der städtischen E. W. von Zürich, St. Gallen und Luzern, der „Zentralschweizerischen Kraftwerke“ und der E. W. Olten-Aarburg und Laufenburg. Die Unternehmung der schweiz. Sammelschiene, deren Zweck und Ziel im Leitartikel vorliegender Nummer erörtert wird, befindet sich demnach in lebhafter Entwicklung.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Verwaltungsrat genehmigte das Projekt für einen grossangelegten Rangierbahnhof auf dem Muttenzerfeld bei Basel und bewilligte zu dessen Ausführung einen Kredit von 37 Millionen Franken. Der neue Rangierbahnhof wird sich von dem bestehenden Bahnhof Wolf bis zum Bahnhof Pratteln erstrecken. Die eigentlichen Rangieranlagen erreichen nach dem Projekte eine Gesamtlänge von rund 3 km und nehmen ein Areal von 92,8 ha in Anspruch. Wir kommen auf die bedeutende Anlage zurück.

Neues Kunstmuseum Basel. Dem Grossen Rate in Basel ist von der Regierung ein Nachtragsbericht zum Budget vorgelegt worden, nach dem an Hand von Berechnungen der Kunstkommision und der Rechnungsprüfungskommission auseinandersetzt wird, dass mit den Bauten für das Kunstmuseum, das demnächst nach dem endgültigen Entwurf H. Bernoullis hätte in Angriff genommen werden sollen, einstweilen nicht begonnen werden könne.

Schweizerische Landesvermessungskommission. Oberst J. J. Lochmann hat aus Alters- und Gesundheitsrücksichten seine Demission als Präsident der Landesvermessungskommission eingereicht. Seine Funktionen werden von Prof. Raoul Gautier, Direktor des Observatoriums und Rektor der Universität Genf, übernommen.

Hauensteintunnel. Auf den wiederholten Vorschlag der Bauleitung für die Rekonstruktionsarbeiten im neuen Hauenstein-Tunnel ist nunmehr beschlossen worden, den Nachtverkehr bis auf weiteres wieder über die Alte Hauensteinlinie zu führen.

Nekrologie.

† A. Gautschi. Am 18. März 1920 verschied in Basel nach längerer Krankheit im Alter von nahezu 53 Jahren Ingenieur Albert Gautschi, Inspektor des städtischen Gaswerkes. Aus der aargauischen Ortschaft Reinach stammend, kam er nach Absolvierung der Kantonsschule in Aarau erstmal 1884 nach Basel, um vor seinem Eintritt in die Eidg. Technische Hochschule zwei Jahre als Volontär in den Werkstätten der Maschinenfabrik von Socin & Wick zu arbeiten. Im Jahre 1889 erwarb er sich sodann in Zürich das Diplom als Maschineningenieur, worauf er weitere zwei Jahre an der Technischen Hochschule und zwar als Assistent bei Professor Fliegner tätig war. Derart wohl vorbereitet ging er im Oktober 1891 endgültig zur Praxis über, indem er als Ingenieur-Assistent in das Technische Bureau des Basler Gas- und Wasserwerks eintrat. Hier bot sich dem jungen Ingenieur reichlich Gelegenheit, seine Fähigkeiten sowie seine gründlichen theoretischen Kenntnisse in vielseitiger Tätigkeit nutzbringend zu verwerten und weiter zu entwickeln. An den Studien für die Rheinwasserkräfte und für die Erweiterungen des Gaswerks und des Wasserwerks war er manches Jahr mitbeteiligt, rückte dann 1900 zum Inspektor des Wasserwerks und 1904 zum Inspektor des Gaswerks vor. In letzterer Eigenschaft hat er bis zu seiner Erkrankung den Betrieb der Gasfabrik geleitet und dabei der Stadt Basel als Eigentümerin derselben vorzügliche Dienste geleistet.

Gewissenhaft in der Erfüllung seiner Amtspflichten, mit hellem Blick begabt für die Erfordernisse seines Berufes und doch bescheiden in seinem Auftreten und stets fort dienstbereit, hat Gautschi die Interessen der ihm unterstellten Werke seinen eigenen stets vorangestellt und es hinterlässt deshalb sein früher Hinschied nicht nur im Kreise seiner Angehörigen, sondern auch bei seinen Kollegen und Mitarbeitern eine schmerzliche Lücke.

† J. Corradini. In vorgerückten Jahren ist am 19. März nach längerer Krankheit in Chur Ingenieur Jon Corradini gestorben. Er wurde am 4. Januar 1846 zu Sent im Unterengadin, dem Stammsitz der Familie Corradini, geboren und erhielt seine Vorbildung an der Kantonsschule in Chur, in der französischen Schweiz und 1864/65 am Vorkurs des schweiz. Polytechnikums. Von 1865 bis 1867 studierte er an der Bauingenieurschule der E. T. H., besuchte dann die Universitäten Berlin und Leipzig und unternahm längere Reisen nach Wien, Frankreich und Italien. Ein plötzlicher Umschwung in seinen Vermögensverhältnissen war Veranlassung, dass er, erst 1891, sich in seinem ursprünglichen Berufe nach Arbeit umsehen musste, die er in seiner engen Heimat fand. Nach vorübergehender Beschäftigung auf dem Ingenieur-Bureau R. Wildberger in Chur konnte er 1893 in das kantonale Bauamt von Graubünden eintreten, wo er an den verschiedenen Strassenbauten mitarbeitete, bis ihm 1900 die neugeschaffene Stelle eines Rhein- und Nolla-Ingenieurs übertragen wurde. Diese hat er bis zu seinem Ableben verwaltet. Die reiche allgemeine Bildung, über die er dank seiner vielen Reisen verfügte, sowie seine angeborene Güte und Herzlichkeit haben ihm in dem kleinen Kreise, in dem er zuletzt verkehrte, manche warme Freundschaft erworben.

† H. Haeder. Am 5. Januar ist in Wiesbaden der in technischen Kreisen durch seine zahlreichen Werke über Dampfmaschinen und andere Triebmotoren bekannte Ingenieur Hermann Haeder, im Alter von 66 Jahren, gestorben.

Literatur.

Taschenbuch für Bauingenieure. Herausgegeben von Dr. Ing. Max Foerster, Professor an der Techn. Hochschule Dresden. Dritte, verbesserte und erweiterte Auflage. 2247 Seiten mit 3070 Textfiguren. In zwei Teilen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geb. in einem Band 64 M., in zwei Bänden 70 M.

Das reichhaltige, der „Hütte“ vergleichbare, aber speziell für die Bedürfnisse des Bauingenieurs bearbeitete Werk erschien erstmals vor acht Jahren, in II. Auflage 1914. Seine vorliegende dritte Auflage stellt sich als im vielfachen Weise umgearbeitet und erweitert dar. Es sei daher der Inhalt durch Angabe der Hauptabschnitte und ihrer Verfasser kurz angekündigt, gleichzeitig in der Absicht, die zahlreichen und berufenen Mitarbeiter aufzuzählen. *I. Teil:* Mathematik und Mechanik Prof. Dr. F. Kögler, Freiberg; Festigkeitslehre Prof. Dr. W. Gehler, Dresden; Theorie des Eisenbetonbaus und Baustoffe Prof. Dr. M. Förster; Geodäsie Dr. Ing. A. Schreiber, Dresden; Hochbaukunde Prof. Th. Böhm, Dresden; Konstruktionselemente des Eisenhochbaus Prof. Dr. M. Foerster; Werkstattbau Dr. Ing. Friedr. Bleich, Wien; Anwendung des Eisenbeton im Hochbau Doz. Ing. B. Löser, Dresden; Maschinenbaukunde Baurat E. Wentzel, Leipzig; Betriebswissenschaft Dr. Ing. M. Mayer, Dortmund. — *II. Teil:* Wasserbau (einschl. Talsperren, Wasserkraftanlagen, See- und Binnenschiffahrt) Prof. Dr. H. Engels, Dresden; Erd-, Tunnel-, Strassenbau und Eisenbahnwesen (Bau und Betrieb) Prof. G. Lucas, Dresden; Trägerlehre, Statik der Baukonstruktionen, Eisenbrückenbau Prof. Dr. W. Gehler, Dresden; Hölzerne, steinerne und Eisenbeton-Brücken Prof. Dr. Fr. Kögler, Freiberg; Bebauungspläne Prof. E. Genzmer, Dresden; Wasserversorgung und Kanalisation Baurat Th. Koehn, Berlin; endlich Staats- und Rechtskunde von Prof. Dr. A. Esche, Dresden. Ein ausführliches, in dreispaltigem Satz 40 Seiten umfassendes Sachregister ermöglicht ein schnelles Auffinden gesuchter Stichworte. Gegenüber früher neu hinzugekommen ist der zeitgemässen Abschnitt über wirtschaftlichen Baubetrieb, erheblich ausgebaut und vermehrt wurden die Kapitel Baustoffe, Konstruktionselemente des Eisenhochbaus, Stein- und Eisenbetonbrücken, und vollkommen neu bearbeitet sind die Abschnitte über Trägerlehre, Graphostatik, Festigkeitslehre, Statik der Baukonstruktionen und eiserne Brücken sodann die Kapitel über Theorie und Anwendung des Eisenbeton.