

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 13

Artikel: 3. Kongress der Schweizerischen Städtebauer am 1. und 2. Juni 1946
in Bern: zusammenfassender Bericht
Autor: Gnaegi, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83910>

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: 09.01.2026

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

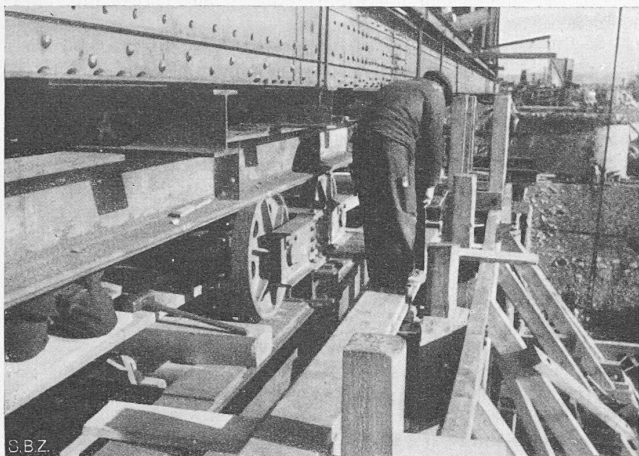


Bild 10. Auflagerung des MAN-Trägers auf den festen Vershubrollen des Schiffgerüsts

portes jegliches gegenseitige Längsverschieben der beiden Schiffe zu verhindern, wurde zwischen ihnen ein zusätzlicher Diagonalverband aus Rundeseisen \varnothing 37 mm eingebaut. Durch diese Anordnung erhielt das ganze System eine metazentrische Höhe von rd. 35 m, während der Schwerpunkt des Systems während des Transportes rd. 6,40 m über Schiffsboden lag. Diese konstruktive Anordnung bewährte sich vollauf. Während der Operationen in Chalampé wurden Windgeschwindigkeiten bis zu 25 m/s gemessen, wobei sich weder an den Schiffen, noch an den Kuppelungen oder am Holzgerüst die geringsten Ueberbeanspruchungen zeigten.

c) Die Schiffs-Transporte

Noch vor der ersten Talfahrt des unbelasteten Convoys von Chalampé nach Breisach waren in Breisach die notwendigen Halteseile ausgelegt worden. Deren wichtigste waren die beiden 30 mm starken Hauptstränge, die rd. 600 m oberhalb der Brückenstelle an beiden Ufern befestigt worden waren. Ihre beiden Enden waren rd. 60 m oberhalb der Brücke an Bojen befestigt. Eine weitere Anzahl Seile, die an den Pfeilern der Brücke und an den Ufern befestigt waren, dienten für die seitliche Befestigung und das seitliche Ausregulieren. Im Moment, da die beiden Schiffe zwischen die Markierungsbojen der Hauptstränge eingefahren waren, wurden die Stränge aufgenommen und mittels starken Schäkeln an den Ankerketten der «Maloja» und «Silva-plana» befestigt. Losgelöst vom Schlepper wurden die Schiffe alsdann langsam an den Ankerketten unter die Brücke manövriert, während gleichzeitig die Seitenseile befestigt wurden. Diese heiklen Operationen — das Schiffgerüst musste mit grösstmöglicher Genauigkeit unter den rechnerisch ermittelten Schwerpunkt des Brückenteiles gebracht werden — verliefen erfolgreich. Während der zum Laden des Trägers nötigen Vorarbeiten wurden allseitige Abweichungen des schwimmenden Gerüsts gegenüber dem noch festen Brückenträger von max. 12 mm gemessen.

Das Manöver bei der Ausfahrt aus der Brückenöffnung in Breisach mit dem geladenen ersten Trägerstück vollzog sich

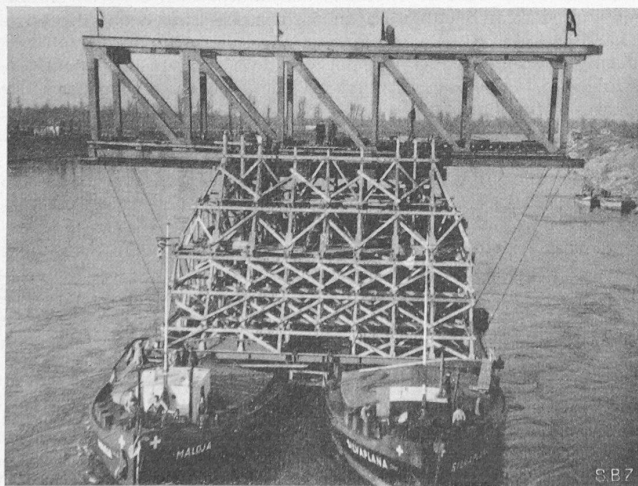


Bild 15. Ankunft der zweiten Brückenhälfte in Chalampé

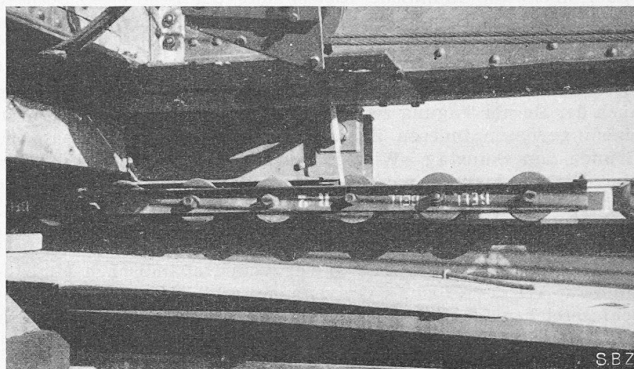


Bild 17. Bewegliche Vershubrollen

grundsätzlich gleich wie die Einfahrt. Wieder wurden die ersten Meter Fahrt nicht mit dem Schlepper, sondern mit den Windenmotoren der Ankerketten vorgenommen. Dieses erlaubte ein viel genaueres Fahren, was ganz besonders bei der ersten Ausfahrt wichtig war, weil infolge der knappen Konstruktionsbreite des Hilfsjoches der Stoss der Brücke nur sehr wenig ausgefahren werden konnte; teilweise war der lichte Abstand in der Trennstelle nur 2 bis 3 cm. Durch sorgfältiges Seitwärtsfahren mit dem aufgeladenen Träger konnte dann der Abstand rasch vergrößert werden. Einmal aus der kritischen Zone, wurden die Schleppstränge des Schleppers übernommen, die übrigen Befestigungsseile von den Schiffen gelöst, und nach wenigen hundert Metern hatte der Schleppzug seine volle Geschwindigkeit erreicht.

Gleiche Befestigungsseile waren in Chalampé zum voraus bereit gelegt worden. Die Schiffsmanöver waren dort die nämlichen mit dem Unterschied, dass die Trägerschiffe über ihre Ankerketten mit dem Schlepper verbunden blieben und erst dieser an die 450 bis 500 m langen Landseile verankert wurde. Diese Vorrichtung ermöglichte ein noch genaueres Lenken der Trägerschiffe, d. h. ein Einfahren mit dem 300 t schweren Träger, 14 m über Wasser, auf 1 cm genau, um das Absetzen des Trägers auf die vorbereiteten Schubbahnen I DIN 30 zu ermöglichen.

Die beim ersten Transport erzielten Ergebnisse waren derart befriedigend, dass für den zweiten Transport des leichteren Trägerstückes keine Aenderungen in den Anordnungen getroffen werden mussten. (Schluss folgt)

3. Kongress der Schweizerischen Städtebauer am 1. und 2. Juni 1946 in Bern

Zusammenfassender Bericht von Dipl. Arch. A. GNAEGI, Bern

Der vom «Schweizerischen Ausschuss für Städtebau» veranstaltete und von den Organen des Stadtplanungsamtes Bern organisierte 3. schweizerische Städtebaukongress zählte rund 320 Teilnehmer aus der ganzen Schweiz.

Stadtpräsident G. Béguin, Neuchâtel, als Präsident des Schweiz. Ausschusses für Städtebau, hielt in seinem Eröffnungswort einen kurzen Rückblick auf die vorangegangenen Kongresse 1942 in Neuenburg und 1944 in Genf, die den heutigen ersten Kongress seit Kriegsschluss gleichsam vorbereiteten. Dann rechtfertigte und umgrenzte er die besondere Stellung der Städtebauer innerhalb des weiter gezogenen Kreises der Landesplanung. Er betonte den Willen der Städtebauer, auf dem Boden der Wirklichkeit zu stehen.

Bundespräsident Dr. K. Kobelt überbrachte die Grüsse des Bundesrates. Er sprach von der Notwendigkeit des gegenseitigen Verständnisses zwischen dem Bund und den Städten zur Lösung der vielen Zukunftsprobleme, ferner von der Verpflichtung, die neuzeitlichen Bedürfnisse unter Schonung des wertvollen Ueberlieferungen zu befriedigen. Er begrüßte den Willen der Städtebauer, ihre Aufgabe im Einklang mit den Bestrebungen der Landesplanung zu erfüllen und warnte vor der Illusion eines ewigen Friedens. Die Bekämpfung der heutigen Wohnungsnot bezeichnete er als eine der dringlichsten Aufgaben. Nach Ueberwindung der Materialknappheit und weitgehendem Ausgleich der Teuerung durch öffentliche Beiträge liegt die grösste Schwierigkeit heute im Mangel an Arbeitskräften. Die Bemühungen des Bundes gehen deshalb dahin, eine Zersplitterung der Arbeitskräfte im Baugewerbe zu vermeiden, indem die Ausführung von nicht dringlichen öffentlichen Bauten und industriellen Konjunkturobjekten zurückgestellt werden soll. Bundesrat Kobelt schloss mit der Ermahnung an die Städte-

bauer, nicht die räumliche Ausdehnung der Städte, sondern in erster Linie die Hebung ihrer sozialen und kulturellen Qualität anzustreben.

Aehnlich wie am 2. Kongress in Genf, wo die Probleme «Altstadtsanierung» und «Baurecht» behandelt wurden, lagen auch der Berner Tagung zwei unter sich und zu den genannten in einem gewissen inneren Zusammenhang stehende Themata zu Grunde, am Samstag «Wiederaufbau», am Sonntag «Industrieplanung» — das eine naturgemäss im europäischen, das zweite mehr im schweizerischen Aspekt.

*

Dr. Ing. Z. Y. van der Meer vom Holländischen Ministerium für Wiederaufbau, s' Gravenhage, schilderte in seinem aufschlussreichen Lichtbildervortrag

Zerstörungen und Wiederaufbau in Holland

Riesig war das Ausmass der materiellen Kriegsschäden, die Holland 1940 durch den Ueberfall der Deutschen und besonders 1945 in der Endphase des Krieges erlitten hat. 10 % des Landes waren überschwemmt, Boden und Kulturen verdorben, 4 % aller Wohnungen gänzlich, 20 % teilweise zerstört, das Verkehrswesen durch die Zerstörung fast aller wichtigsten Brücken, die Versenkung von über 1500 Kanalkähnen und die Sperrung und teilweise Zerstörung der Häfen von Amsterdam und Rotterdam damit zerrüttet.

Ein Wiederaufbaudienst wurde schon 1940 gegründet und nach dem Kriegsende unter dem Namen «Kollegium der Generalbevollmächtigten für den Wiederaufbau» in das «Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wiederaufbau» eingebaut. Die Zerrüttung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse, das Fehlen von Baumaterial, Beförderungsmitteln und Arbeitern machten vorerst die Aufstellung eines Gesamtwiederaufbauprogrammes unmöglich. Trotz der Improvisation sind heute wieder alle überschwemmten Gebiete trockengelegt, das Verkehrsnetz wiederhergestellt, die grossen Häfen für die Aufnahme und rasche Entladung grösster Schiffe hergerichtet, 100 000 t Schutt weggeräumt, 300 000 von 350 000 leichtbeschädigten Wohnungen provisorisch oder endgültig instandgestellt, 6000 Notwohnungen, 4000 Notbauernhöfe und 4500 Notställe gebaut, 10 000 permanente Neuwohnungen in Ausführung begriffen und endlich viele Pläne zum Wiederaufbau zerstörter Städte und Dörfer ausgearbeitet.

Der planmässige Wiederaufbau wird durch das Wiederaufbaugesetz vom Mai 1945 geregelt. Dieses gibt dem «Kollegium der Generalbevollmächtigten» in bezug auf die städtebauliche Planung ein weitgehendes Verfügungs-, Aufsichts- und Genehmigungsrecht. In der Praxis wird aber dem Mitsprachebedürfnis der Städte Rechnung getragen. Die örtliche Behörde beauftragt einen eigenen Sachverständigen mit der städtebaulichen Planung, der zusammen mit einem nicht allzu grossen örtlichen Ausschuss aus Vertretern der Behörden und Interessenten die Pläne so weit fördert, bis sie öffentlich aufgelegt und dann dem Kollegium zur Genehmigung vorgelegt werden können. Der ständige Kontakt des Kollegiums mit den planenden Gruppen wird durch den «Generalberater für den Städtebau» gewährleistet. Den Projektierenden stehen vom Kollegium ernannte Sachberater zur Verfügung. Durch diese Organisation wird ein hohes Arbeits-tempo erreicht.

Die zerstörten Stadt- und Dorfteile sollen wenn möglich schöner und zweckmässiger als vorher wiederaufgebaut werden. Einzelne historische und landschaftliche Schönheiten sind allerdings unwiederbringlich verloren. Soziale und ästhetische Probleme gehen Hand in Hand. Auf dem Land ist die Lösung meist durch die Tradition vorgezeichnet. In den Grosstädten jedoch, wo ganze Stadtkerne und Aussenquartiere neu aufzubauen sind, sind weittragende grundsätzliche Entscheidungen über die Art der Bebauung zu treffen. Die Tendenz bewegt sich in Holland in einer gemässigt-modernen Richtung; geschlossene wie aufgelockerte Bebauung werden in den neuen Plänen sinngemäss anzuwenden versucht. Dabei geben oft soziale Erwägungen den Ausschlag und es wird danach getrachtet, die Grosstadtquartiere als eigenständige Einheiten zu entwickeln, in denen eine Tradition und ein Gemeinschaftsgefühl der Bewohner entstehen kann. Die notwendigen Neuparzellierungen werden von einem Berater oder einem Ausschuss vorgenommen. Für die Enteignung besteht seit 1940 ein vereinfachtes Verfahren, das nicht mehr als einen Monat zur Durchführung beansprucht. Es enteignet der Staat im Benehmen mit der örtlichen Behörde und unter billiger Berücksichtigung der Betroffenen. Mit dem Neubau beauftragen die Bauinteressenten einen selbstgewählten Architekten, der innerhalb des gegebenen Planungsrahmens vollständig frei ist. Ein «Supervisor», der mit den Tendenzen des Wiederaufbaues

vertraut ist, überwacht die Einordnung in das Ganze und berät gegebenenfalls den Architekten.

An die Kosten des Wiederaufbaues vollständig zerstörter Gebäude und Wohnungen leistet der Staat eine Entschädigung à fonds perdu in der Höhe der Baukosten im Mai 1940. Darüber hinaus finanziert er die seither eingetretene Teuerung von rund 150 % durch vorläufig unverzinsliche Hypothekarkredite, über deren Rückerstattung, Erlassung oder Verzinsung das Parlament später je nach der Entwicklung der Verhältnisse bestimmen wird. Bei den 45 000 schwerbeschädigten Wohnungen mit über 3000 Gulden Instandstellungskosten wird ein à fonds perdu-Beitrag auf gleicher Basis geleistet und die Teuerung durch einen bei kleinen Wohnungen teilweise, bei grösseren vollzinspflichtigen Ueberbrückungskredit ausgeglichen. Die Instandstellungskosten der 350 000 leichtbeschädigten Wohnungen übernimmt der Staat je nach den Einkommensverhältnissen der Besitzer ganz oder nur teilweise. An die Kosten für die Wiederherstellung der 200 zerstörten und 300 schwerbeschädigten Kirchen leistet der Staat rund 80 %.

Das Gesamtbauvolumen, das 1939 500 Mio Gulden betrug, wird pro 1946 auf 800 Mio zu stehen kommen, 300 Mio für öffentliche Tiefbauten, 500 Mio für Hochbauten, von welchen wiederum 125 Mio für die Erstellung von 10 000 neuen und die Instandstellung von beschädigten Wohnungen, 275 Mio für Industrie-, Landwirtschafts-, Bureau- und Geschäftsbauten vorgesehen sind. Die 10 000 Neuwohnungen bedeuten allerdings nur einen Viertel der Vorkriegswohnbautätigkeit; es werden aber 1946 daneben noch die Hälfte aller schwerbeschädigten und alle leichtbeschädigten Wohnungen endgültig instandgestellt.

Nach den Improvisationen von 1945 besteht für 1946 ein Bauplan. Dieser bestimmt den rationellen Einsatz der Geldmittel, der Baumaterialien und der Arbeiter. Die Materialknappheit und hauptsächlich der Arbeitermangel, verbunden mit dem kriegsbedingten Rückgang der fachmännischen Geschicklichkeit und der physischen Leistungsfähigkeit, verlangen für die kommenden Jahre eine scharfe Lenkung der Produktion und des Arbeitseinsatzes ohne Rücksicht auf Privatvorteile. Die freiwillige Wanderung der Arbeiter nach abgelegenen Bauplätzen wird gefördert durch den Genehmigungszwang für alle Bauarbeiten und durch die Bereitstellung anständiger Unterkünfte. Hier waren die Anfangsschwierigkeiten besonders gross; sie konnten aber überwunden werden, wobei auch die Barackenlager der Schweizerpende wertvolle Dienste leisteten.

*

Prof. Dr. J. Tschumi von der Ecole d'architecture de Lausanne sprach über

Quelques aspects de la reconstruction française¹⁾

Er schilderte eingangs die Situation des Bauens und der Architektenschaft, wie sie vor und zwischen den beiden Weltkriegen in Frankreich bestand: eine Konzentration der besten Kräfte nach der stetig anwachsenden Hauptstadt und ein fast vollständiger baulicher Stillstand in der Provinz. Der Krieg 1914—18 hinterliess im Norden des Landes Ruinen und raubte zugleich dem Wiederaufbau die berufenen Architekten. Ausserdem bewirkten die Ausnahme Gesetze, durch die die Mieten der Altwohnungen nach und nach viel tiefer gehalten wurden, als es den Baukosten entsprach, einen katastrophalen quantitativen und qualitativen Rückstand in der Wohnungsproduktion. Das heutige Missverhältnis von 1:15 zwischen den Mietpreisen der Altwohnungen und dem in Neubauten zu fordernden Zins droht die wirtschaftliche Struktur des Bauens umzuwerfen. Nur durchgreifende Lösungen können einen Wandel zur Besserung in den Wohnverhältnissen versprechen. Pläne für den geregelten Ausbau der Städte bestanden vor dem letzten Krieg nur wenige, ein Mangel, der sich in den Industriestädten, in der Pariser Region und in den Wiederaufbaugebieten des Nordens übel auswirkte.

Die schlechten Erfahrungen des Wiederaufbaues 1919—25 führten 1940 zu einer Regelung des Architektenberufes, die allerdings vorderhand noch auf das unterschiedliche Können der vorhandenen Fachleute abstellen muss. Die 1919, 1932, besonders aber die 1941, 1943 und 1945 unter starkem Einfluss des Generaldirektors für Städtebau, Bau- und Wohnungswesen herausgekommenen Gesetze und Reglemente schufen die Grundlage zu einem erfolgversprechenden Wiederaufbau. Heute verlangt das Gesetz eine Planung für die meisten grossen Gemeinwesen, wobei auch eine Zusammenfassung benachbarter Gemeinden in Interessenverbände ins Auge gefasst wird. Die Organisation des Städtebaues und des Wiederaufbaues ist streng zentralisiert, doch werden die Departements- und Lokalbehörden zur Mitarbeit her-

¹⁾ Vgl. den vollinhaltlichen, illustrierten Bericht im «Bulletin Techn. de la Suisse Romande» vom 20. Juli 1946.

angezogen. Der Bürgermeister kann z. B. der Zentralbehörde den mit der Planung zu beauftragenden Architekten vorschlagen. Die Verträge werden aber im Namen des Staates abgeschlossen, der auch die Planungskosten trägt. Die Erlasse von 1943 und 1945 umschreiben die Anforderungen an Nutzungspläne und Wiederaufbauprojekte. Ein Richtlinienplan (*plan directeur*) hat in grossen Zügen zu bezeichnen: das Verkehrsnetz, Wald- und Freiflächen, Wohn- und Industriezonen, die Gebiete mit Bauverbot, die Lage der öffentlichen Gebäude und Einrichtungen sowie allenfalls die Wiederaufbaupläne verwüsteter und umzulegenöer Quartiere. Das Gesetz gibt auch die wichtigsten Richtlinien in bezug auf die einzelnen Zonen, Hygiene, Archäologie, Aesthetik usw. Die grosse Neuheit besteht in der gesetzlichen Verankerung der Bauverbotszone. Die durch die Zonung bedingten Eigentumsbeschränkungen werden ausdrücklich nicht entschädigt, es sei denn es entstehe durch die Veränderung des vormaligen Zustandes ein direkter Schaden. Die saubere Ausscheidung verschiedener Nutzungszonen kann somit ohne Expropriationen vorgenommen werden. Es wäre zu wünschen, dass auch die schweizerischen Gesetzgeber sich von der fortschrittlichen französischen Regelung anregen liessen und einsehen würden, dass ein Bauverbot in gewissen Zonen keine grössere Eigentumsbeschränkung bedeutet als die Höhenbeschränkung in anderen Zonen. Durch ein späteres Reglement für die Wohngebiete soll ferner verhindert werden, dass neue Aussenquartiere entstehen, bevor der Ortskern eine gewisse Bevölkerungsdichte erreicht hat. Eine Landesplanung im schweizerischen Sinn ist indes in Frankreich noch nicht möglich, da zu wenig Fachleute da sind. Dringlich ist der Wiederaufbau des Verkehrswesens, der Ortschaften und der Industrie.

Die Städtebauer sind meist noch mit dem Nachholen der fehlenden topographischen Aufnahmen, Bestandsaufnahmen und zeitraubenden Analysen belastet. Die von der Zentralverwaltung bis heute genehmigten Pläne verraten keine bestimmte Doktrin, sie scheinen im allgemeinen richtig, verraten oft einen grossen Schwung, vernachlässigen aber die sozialen und wirtschaftlichen Probleme des Wohnens. Zwei- und dreigeschossige Miethäuser in den Vororten bringen weder als Haus noch im Gesamtplan etwas Neues, sie werden allerdings neben mittelhohen Wohnblöcken die Regel bilden. Die Erfahrungen mit vorfabrizierten Häusern befriedigen noch nicht. Frankreich ist aber noch gar nicht imstande, eine Fabrikation im grossen aufzuziehen. Unter ganz bestimmten soziologischen Voraussetzungen und für einen kleinen Teil der Bevölkerung, der wirklich bereit ist, ohne gefühlsmässigen Kontakt mit dem Erdboden zu wohnen, werden in den Grosstädten in der Nähe des Geschäftszentrums — keinesfalls aber in den Vororten — auch Wohnblöcke von mehr als sechs bis acht Geschossen zu verantworten sein.

Die Verschiedenheit der französischen Landschaft und Architektur, der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, sowie die Vielgestalt der Kriegsverwüstungen gestatten keine einheitliche Auffassung im Wiederaufbau. In der Provinz wird meistens versucht, die überlieferte Wirkung wiederherzustellen, wobei der Zwang, mit ortsüblichen Materialien zu bauen, zu Hilfe kommt. Die in vielen Plänen erscheinende falsche Romantik wird hoffentlich noch verschwinden. Ungelöst ist noch das heikle Problem eines der modernen Bedürfnisse und den gegebenen städtebaulichen Masstab gleichzeitig befriedigenden Wiederaufbaues historischer Stadtkerne in der Nähe erhaltengebliebener Kathedralen und historischer Gebäude. Die zerstörten Vorort-

und Bahnhofquartiere erlauben und fordern freiere, aufgelockerte Lösungen, wie das Beispiel von Orléans zeigt, wo die Bahnhofsanlagen vollständig neu angeordnet wurden. In den völlig ausradierten Städten endlich sind kühne Idealvorschläge erlaubt; dabei ist aber nicht zu vergessen, dass die Traditionen der Bevölkerung mit der Zerstörung der Stadt nicht untergegangen sind und die durch viele Generationen gebildeten Gewohnheiten der Bewohner nicht von heute auf morgen durch den Plan eines Architekten gewandelt werden können.

Die Studien von Perret und seinen Schülern für den Wiederaufbau des 150 ha grossen Zentrums von Le Havre zeigen eine bewusste städtebauliche Monumentalität, die auf einem weitmäschigen quadratischen Strassennetz und der regelmässigen Wiederholung gleichgrosser Baublöcke, gleich welcher Bestimmung, beruht. Die französische Schule bekennt sich zum rechten Winkel als der Grundlage jeder Architektur und auch des Wiederaufbaues durch Anwendung von Serienelementen.

Le Corbusier hat in seinem Wiederaufbauplan für St. Dié 50 m hohe Wohnblöcke in 200 m Abstand voneinander vorgesehen. Der grosszügige Plan musste aufgegeben werden, weil die soziologischen Voraussetzungen dazu fehlten. Es ist aber zu wünschen, dass diese Idee vielleicht in einer grösseren Stadt, wo die nötigen Voraussetzungen eher vorhanden sind, doch einmal verwirklicht werden kann.

In Tunesien, wo die meisten Städte unter dem Krieg gelitten haben, wird der Wiederaufbau von einer homogenen und talentierten Architektengruppe behandelt. Die Pläne für Tunis, Bizerta-Zarzouna, Sousse und Sfax verraten eine grundsätzliche und in die Zukunft weisende städtebauliche Auffassung.

*

Nach den Samstagvorträgen fand in der Halle des Rathauses ein von den Behörden des Kantons und der Stadt Bern dargebotener Empfangstrunk statt. Regierungsrat R. Grimm, Baudirektor des Kantons Bern, erinnerte an das grosse Brandunglück von 1405, das den damaligen Stadtbauern Anlass gab, die Stadt Bern in ihrer heutigen grosszügigen Anlage wieder aufzubauen, und an den Raub des bernischen Staatsschatzes durch die Franzosen, der den Abbruch und Neubau des städtebaulich hervorragend gelegenen alten Rathauses verhinderte und dieses für die heutige Renovation rettete. Er führte aus, Aufgabe der heutigen Städtebauer sei die zweckmässige Ausgestaltung des überlieferten Bestandes als Grundlage für die Entwicklung der kommenden Generationen. Die Besichtigung des neugestalteten Rathauses musste der vorgerückten Zeit wegen leider unterbleiben; sie hätte sicher Anlass zu einem angeregten Meinungsaustausch unter Kollegen gegeben.

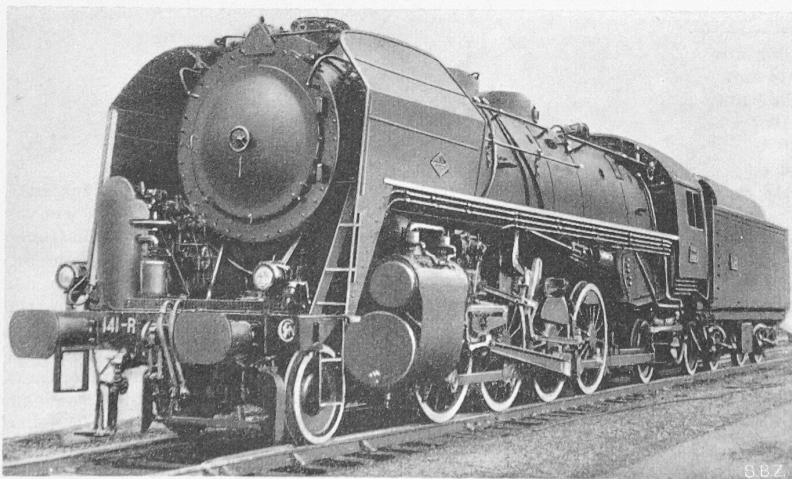
(Schluss folgt)

Die amerikanische Libération-Güterzug-Lokomotive für Frankreich

Von Dr. J. P. BAUMGARTNER, Delsberg

Die Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.) hat in den Vereinigten Staaten 1340 Güterzuglokomotiven bestellt, von denen die ersten bereits Ende November 1945 abgeliefert worden sind; zur Zeit stehen 700 Stück im Betrieb. Es handelt sich um eine 1'D1' oder Mikado-Bauart, die mit 141-R bezeichnet wird und grundsätzlich nach amerikanischen Gesichtspunkten konstruiert ist. Nur einzelne Besonderheiten, die von der S.N.C.F. vorgeschrieben worden sind (z.B. die Oelschmierung), entsprechen europäischen Bauweisen. Da die Lokomotive zahlreiche Neuerungen aufweist, die ausserhalb der U.S.A. noch wenig bekannt sind, dürfte ihre Beschreibung das besondere Interesse der europäischen Fachleute finden.

Der Stehkessel enthält eine vollständig geschweisste 10 mm dicke Stahlfeuerbüchse mit Verbrennungskammer; die Stehbolzen sind beweglich. Zwei Wasserkammern tragen den Feuerschirm. Zur Bedienung des Rostes ist ein mechanischer Rostbeschicker, System «Standard HT» eingebaut. Versuchsweise erhalten einige Lokomotiven Einrichtungen zur Schwerölföuerung. Ein «Worthington»-Mischvorwärmer und eine Frischdampf-Strahlpumpe speisen den Kessel. Zur Bekämpfung der Kesselsteinbildung wird das französische «T.I.A.» (traitement intégral Armand)-Verfahren angewendet, wobei während der Fahrt alle 50 km ein besonderes Abschlammentil, das vor dem Stehkessel angebracht ist, eine Minute lang zu öffnen ist. Dieses Verfahren hat sich sehr gut bewährt: Die Kessel der 141-R-Lokomotiven bleiben praktisch rein,



Amerikanische 1 D 1 - Güterzuglokomotive für die S. N. C. F.