Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 22

Vereinsnachrichten

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

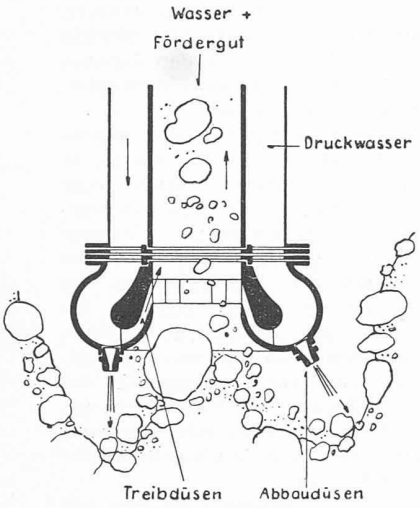
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 04.12.2025

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

eine breite Egge, die 4,6 ha pro Stunde bearbeitet; ein Pflug von 3,5 m Breite, mit vier Schneiden; eine Dreimannmaschine, die 1000 Fruchtbaumsetzlinge pro Stunde einpflanzt; eine Baumwollerntemaschine, die sich anscheinend bezahlt macht, obschon man sie nur einige Tage im Jahr gebraucht; ein Transportband-Schrägaufzug, auf dem die durch 16 Arbeiter gewonnenen Salatköpfe laufend auf Grosscamions verladen werden und so in einer Stunde im Nachbarort zum Verkauf bereit sind.



Eine neuartige Wasserstrahl-Baggerpumpe, die sich noch im Versuchsstadium befindet, ist in der «Schweiz. Technischen Zeitschrift» vom 22. April beschrieben. Das bewegliche Förderrohr ist dabei von einem Druckwassermantel umgeben, der vorn beim Förderkopf (Bild) sowohl Abbau- wie Treib-Düsen aufweist, wodurch das Mitreissen von Kies verursacht wird. Die im einzelnen noch verbesserungsfähige Einrichtung, die kürzlich während 2 1/2 Monaten in Alpnachstad ausprobiert wurde, weist als Hauptvorteil einen uneingeengten Wasser- bzw. Kies-Durchfluss ohne alle beweglichen Teile auf.

Brückenpfeiler-Unterfangung. Der Einbau neuer Pfeiler unter einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke bei Toronto, Kanada, ist in «Eng. News-Record» vom 22. Januar ausführlich und gut bebildert beschrieben. Der Umbau wurde erforderlich wegen Verbreiterung und Vertiefung des überbrückten Kanals. Die neuen Pfeiler ruhen hauptsächlich auf I-Eisenpfählen, die bis auf den Fels reichen, jeweilen durch Aufschweissen verlängert wurden und bis unter die alten vollwandigen Hauptträger reichen. Der obere, freiliegende Teil der Profileisen-Pfeiler wurde durch Injektionsbeton umhüllt, d. h. die Pfeilerschalung wurde vorerst unter Vibrieren mit Kies aufgefüllt und dieser nachher mittels 3/4''-Rohren injiziert. Auch einige Fundamente wurden auf gleiche Weise «betoniert».

Persönliches. An Stelle des zum Direktor der Birsigtal- und Birseck-Bahnen gewählten Ing. *E. Felber* ist Ing. *Fritz Graf*, bisher bei der Kreisdirektion III, erster Sektionschef für Sicherungswesen bei der Generaldirektion der SBB in Bern geworden. — Als Nachfolger des Ende 1948 zurücktretenden Ing. *W. Trüb* hat der Stadtrat Ing. *H. Frymann*, seit 1945 Direktor der kant. Elektrizitätswerke, zum Direktor des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich berufen. — Dipl. Ing. S. I. A. *C. Hausammann* (bei Bührle & Co., Zürich-Oerlikon) ist Präsident des Verbandes schweizerischer Angestelltenvereine der Maschinen- und Elektroindustrie geworden.

Ein Kongress für städtischen Tiefbau in Rotterdam, 21. bis 30. Juni 1948 findet, wie wir leider erst jetzt erfahren, gleichzeitig mit dem Kongress für Bodenmechanik und Fundationstechnik (s. SBZ 1947, S. 515 und 635) statt. Veranstalter ist das «Comité permanent international d'urbanisme souterrain», das 1937 anlässlich des ersten Kongresses in Paris gegründet wurde. Die Verhandlungsgegenstände betreffen technische, wirtschaftliche, finanzielle, rechtliche und physiologische Fragen des unterirdischen Städtebaues, Lebens und Verkehrs. Nähere Auskunft über den Kongress erteilt Ing. Ed. Gruner, Nauenstr. 7, Basel, Tel. (061) 2 08 38.

Eidg. Technische Hochschule. Der Bundesrat wählte als ordentlichen Professor für technische Physik Prof. Ing. *E. Baumann*, zur Zeit ordentlicher Professor für Schwachstromtechnik, und als ausserordentlichen Professor für Arzneiforschung und Arzneizubereitung Dipl. Apoth. Dr. *K. E. Münzel*, zur Zeit Privatdozent und Assistent an der E. T. H. — Die Graphische Sammlung zeigt bis am 15. August eine Ausstellung «Alfred Kubin», die heute um 15 h durch einen Vortrag von Konservator E. Gradmann eröffnet wird.

Bungalows aus Fertigbetonelementen für Marinepersonal auf der Insel Guam sind in der November-Nummer 1947 von «Architectural Record» kurz dargestellt. Sie wurden so konstruiert, dass sie Erdbeben, Wirbelstürmen, Feuer, Insekten und Nagetieren widerstehen sollen, und weisen ein weitvorspringendes Flachdach auf.

WETTBEWERBE

Primarschulhaus in Oberwinterthur. Teilnahmeberechtigt sind die in der Stadt Winterthur verbürgerten oder seit mindestens 1. Januar 1945 niedergelassenen Fachleute schweizerischer Nationalität. Verlangt werden: Lageplan 1:500, Grundrisse usw. 1:200, Modell 1:500, Kubikinhalt-Berechnung, Bericht. Anfragetermin 15. Juni, Ablieferungstermin 26. Oktober 1948. Architekten im Preisgericht: W. M. Moser (Zürich), C. D. Furrer (Zürich), P. Trüdinger (Basel), Stadtbaumeister A. Reinhart und Stadtplanarchitekt H. Guggenbühl. Für vier bis sechs Preise und allfällige Ankäufe stehen 15 000 Fr. zur Verfügung. Die Unterlagen sind gegen 10 Fr. Hinterlage erhältlich beim Bauamt der Stadt Winterthur, Neumarkt 1.

Ein olympischer Architektur-Wettbewerb findet traditionsgemäss auch anlässlich der Olympiade im Sommer 1948 in London statt. Es können sowohl einzelne Sportbauten wie auch Gesamtanlagen die olympische Medaille erringen; das Preisgericht besteht aus englischen Architekten. Von der Schweiz aus beteiligen sich Arch. W. Schindler (Biel) und Arch. Dr. E. R. Knupfer (Zürich) in beiden Kategorien mit den Entwürfen für die Eidg. Turn- und Sportschule in Magglingen. Sie haben ihr hier in Bd. 126, S. 161* ff. (13. Oktober 1945) gezeigtes, erstprämiiertes Projekt in allen Teilen im Masstab 1:100 ausgearbeitet und von den Anlagen der untern Terasse ein Modell im Masstab 1:200 anfertigen lassen, das über 8 m lang ist und samt den Plänen an die Olympiade geschickt wird. — Auch die tatsächliche Ausführung der Bauten in Magglingen macht gute Fortschritte; es sind fertig bzw. werden es bis im Herbst dieses Jahres sein: der Trainingplatz P1, die Hallengruppe S1 und S2, sowie das Schwimmbecken K1 (siehe S. 162, 164 und 165 jeweils das mittlere Bild, und S. 166 der genannten Nummer).

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein
Mitteilung des Sekretariates

Erhebung des Mitgliederbeitrages pro 1948

Wir machen unsere Mitglieder darauf aufmerksam, dass durch schriftliche Abstimmung bei den Delegierten der Sektionen des S. I. A. der Mitgliederbeitrag pro 1948 wiederum auf Fr. 15.— bzw. Fr. 7.50 für Mitglieder unter 30 Jahren angesetzt worden ist. Es handelt sich dabei um den Beitrag an den Hauptverein und nicht um denjenigen ihrer Sektion. Dagegen wird von den Mitgliedern der Sektionen Zürich und erstmals auch Schaffhausen gleichzeitig der Sektionsbeitrag von je Fr. 10.— (bzw. Fr. 5.— für Mitglieder unter 30 Jahren der Sektion Zürich) miterhoben.

Wir bitten die Mitglieder um Einzahlung dieses Betrages auf unser Postcheck-Konto VIII 5594 unter Angabe der Sektion, welcher sie angehören. Beiträge, die bis Mitte Juni 1948 nicht eingegangen sind, werden wir per Nachnahme erheben. Die Mitgliederkarte pro 1948 wird nach Eingang des Betrages zugestellt. Das Sekretariat

S. I. A. Sektion Bern
Mitgliederversammlung vom 6. Februar 1948

Die gemeinsam mit dem STV, Sektion Bern, veranstaltete Versammlung im Parterresaal des Bürgerhauses füllt den Saal lange vor Beginn der Veranstaltung bis auf den letzten Platz. Um 20.20 eröffnet Präsident Arch. H. Daxelhofer die Versammlung. Er begrüsst ausser dem Referenten als Gäste Stadtpräsident Dr. E. Bärtschi und Baudirektor II Dr. E. Anliker. Die Regierungsräte Dr. M. Gafner und F. Brawand, Baudirektor I H. Hubacher und Generaldirektor C. Lucchini haben sich entschuldigen lassen. Präsident Daxelhofer heisst auch die so zahlreich erschienenen Mitglieder der beiden veranstaltenden Vereine willkommen; er glaubt im Zustandekommen des gemeinsamen Anlasses ein gutes Omen zu sehen für die noch laufenden Titelschutzverhandlungen und die zukünftigen gegenseitigen Beziehungen. Zum Thema des Abends übergehend, betont er das leidenschaftliche Interesse, das die Bahnhoffrage in der Oeffentlichkeit und in Fachkreisen seit langer Zeit findet und das sich in weit auseinander-

gehenden Meinungen bekundet. Er erinnert an die früheren Veranstaltungen der Sektion Bern des S. I. A. in der gleichen Angelegenheit, an die betr. Veröffentlichungen in der Schweiz. Bauzeitung [1]), an die S. I. A./BSA-Studienkommission 1942, die schon damals die Veranstaltung eines Wettbewerbs zur Erlangung der besten Lösung empfahl. Hierauf erteilt er das Wort an Prof. Alfred Walther zu seinem Vortrag über den Standpunkt der Expertenkommission in der

Berner Bahnhoffrage

Der Referent hält sich nicht an die Stoffgruppierung des Gutachtens, er betont jedoch, dass er in keinem Punkt eine von diesem abweichende Auffassung vertreten wird. Das Gutachten ist eine gemeinsame Meinungsäusserung aller drei Experten. Jede Kritik soll sich auf den Text des Gutachtens*) stützen.

Die Expertise hatte drei Hauptgegenstände zu behandeln: 1. Gleis- und Perronanlage, 2. Beziehungen zwischen Bahnhofverkehr und Stadtverkehr, 3. Stellung des Bahnhofs im Stadtorganismus. Im Besondern war abzuklären, ob das Projekt Nater-Hostettler mit Verlegung des Aufnahmegebäudes an die Laupenstrasse ausschlaggebende Vorteile gegenüber dem Projekt SBB an jetziger Stelle bietet. Die Kenntnis des ursprünglichen Projektes Nater-Hostettler [2]) und des Projektes SBB von 1944 [3]) wird bei der Zuhörerschaft vorausgesetzt. Im Lichtbild werden die Betriebsschemata der heutigen Bahnhofanlage und der beiden Konkurrenzprojekte gezeigt. Diese sind im Verlauf der Expertise weiter entwickelt worden. Im Vorschlag Nater-Hostettler ist die Perronanlage nach dem Lindenhügel leicht abgedreht und auf die Disposition der Bahnpostanlagen westlich des Aufnahmegebäudes verzichtet worden. Am Projekt SBB 1944 wurde hauptsächlich die nach wie vor schlechte interne Verbindung zwischen Perronanlage und Lokomotivdepot beanstandet, die bei Nater-Hostettler einwandfrei spielt. Das neue Gleiseprojekt SBB 1946/47 zeigt aber diesen Nachteil nicht mehr; die Verbindung ist nun auch hier flüssig und kreuzungsfrei. Die nach dem Güterbahnhof Weiermannshaus fahrenden Lokomotiven haben allerdings die Streckengleise immer noch zu kreuzen, was den Experten jedoch tragbar erscheint. Neu im Projekt SBB ist auch ein Zirkulationsgleis zwischen den Perrongleisen 10 und 12, analog demjenigen im Projekt Nater-Hostettler und dem heutigen Zustand. Heute wird dieses Zirkulationsgleis allerdings zu oft als Abstellgleis verwendet. Entgegen herumlaufenden Gerüchten bedingen die getroffenen Aenderungen gegenüber dem Projekt 1944 nur unwesentliche Mehranschnitte an der Grossen Schanze, nämlich maximal 1 m auf der Ost-, 2 m auf der Westseite, während die ganze Front gleich bleibt. Die generelle Disposition der Postanlagen an der Schanzenstrasse, die für beide Bahnhofstandorte möglich ist, hat gegenüber 1944 keine Aenderung erfahren. Es wird noch zu prüfen sein, ob ein Teil der Betriebsräume der Post nicht besser unter oder über den Gleisen anzuordnen wäre, nicht zuletzt zur Verringerung der Terrainbeanspruchung gegenüber dem Burgerspital.

Die Zahl von sechs Perrons, bzw. zwölf Perrongleisen des Projektes SBB erachten die Experten als genügend für die zukünftigen Bedürfnisse. Mit neuen, von Bern ausgehenden Strecken ist nicht zu rechnen, eher wird die Schwarzenburgerlinie verschwinden. Daher erscheint den Experten auch ein einziger Perron, bzw. zwei Gleise, für die Dekretsbahnen als angemessen. Diese Bahnen führen nur kurze Züge, die am Perron auch hintereinander bereitgestellt werden können. Das zwischen den SBB- und Dekretsbahngleisen angeordnete Zirkulationsgleis wird überdies den Wechsel der Dekretsbahnzüge erleichtern. Sollte in spätern Zeiten die Perronanlage doch zu klein werden, so sieht das Projekt SBB 1946/47 eine unterirdische Erweiterung unter der Grossen Schanze vor. Der im Projekt Nater-Hostettler vorgesehene Perron VII ist ebenfalls als Erweiterung zu betrachten; im Kostenvergleich mit dem Projekt SBB und in den Expropriationen ist er deshalb nicht mitgerechnet.

Die maximale Perronlänge ist gegeben durch die grösste Achsenzahl der Züge, die 60 Achsen oder rd. 360 m nicht übersteigen wird, wobei die Lokomotive nicht mehr an der Perronkante liegen muss. Die Perrons brauchen logischerweise auch nicht länger zu sein als die Züge, die von den mit Bern in Verbindung stehenden andern Bahnhöfen abgefertigt werden können. Ein Vergleich mit den Perronlängen der in Betracht fallenden Bahnhöfe zeigt, dass für Bern Perronkanten von 300 bis 340 m genügen. Aehnliche Ueberlegungen und Vergleiche haben die Experten auch in bezug auf die Perronbreiten gemacht. Sie erachten eine grösste Breite von 8 bis 10 m, d. h. einen Treppenaufgang von 4 m und beidseitige Durchgänge von 2 bis 3 m als beträchtlich für schweizerische Verhältnisse und durchaus genügend für Bern. An Länge und Breite der Perrons im Projekt SBB 1946/47 ist deshalb nichts auszusetzen. Allerdings bleibt die Perronanlage nach wie vor krumm. Die Nachteile sind jedoch für den Betrieb nicht zu überschätzen und für die Reisenden unwesentlich.

In der Perronanlage ist das Projekt Nater-Hostettler vorteilhafter, wenn auch in der Länge und Zahl der Perrons zu weitgehend. Ausser dem Zirkulationsgleis sieht es noch ein besonderes, durchgehendes Güterzugsgleis am Dienstperron vor. Die Perrons sind praktisch gerade und reichlich in der Breite. Bei beiden Projekten glauben die Experten zur Zurückhaltung im Bau von Gepäckunterführungen mahnen zu müssen. Besonders Nater-Hostettler gehen in dieser Beziehung zu weit. Der direkte Gleisübergang für den Gepäckverkehr ist betrieblich vorteilhafter. Wenn die Perrons lange genug sind, wird er auch nicht durch haltende Züge gestört.

Ohne Zweifel ist beim Projekt Nater-Hostettler die Perronanlage besser und eleganter zu lösen. Es hat Abstellanlagen östlich und westlich der Perronanlage, das Projekt SBB nur westlich. (Vgl. hierzu die Bemerkungen in Nr. 17, S. 236* lfd. Jgs.) In der Abstellänge besteht praktisch keine Differenz, beide Projekte genügen voll den zukünftigen Bedürfnissen und sind betriebstechnisch als gleichwertig zu betrachten. Beim Projekt Nater-Hostettler muss das Lokomotivdepot in den Bremgartenwald verlegt werden, die grössere Distanz wird jedoch durch einwandfreie Verbindungen wettgemacht. Beide Projekte leiden unter den gleichen topographisch bedingten Engpässen, die eine ideale Lösung verunmöglichen. Auch bei der Lösung Laupenstrasse ist ein weiteres Ausweichen nach Norden nicht ohne grosse Opfer möglich. Die Kosten der Gleis- und Perronanlagen stellen sich beim Projekt SBB 1946 auf rund 37 Mio Fr., beim auf sechs Perrons reduzierten Projekt Nater-Hostettler dagegen auf rund 59,6 Mio Fr. Die grossen Mehrkosten rühren hauptsächlich von der Verlegung des Lokomotivdepots her, die mit rund 27 Mio Fr. einzusetzen ist, und der nur die eingesparte Abgrabung der Grossen Schanze mit rund 7,5 Mio Fr. gegenübersteht.

Das Projekt SBB ist leichter auszuführen. Nater-Hostettler bauen eben auf einem Areal, das heute schon mit Gleisanlagen belegt ist, was einen komplizierten Bauvorgang mit sich bringt. Beim Projekt SBB wird die Erweiterung zuerst ausserhalb des Gleisfeldes durch Abgraben der Schanze vollzogen, so dass im weiteren Verlauf die Perrons sukzessive neuerstellt werden können und zur Abwicklung des Verkehrs immer gleich viel Platz zur Verfügung steht. Die Vorteile der Perronanlage Nater-Hostettler kommen dagegen erst nach Abschluss der Bauarbeiten voll zur Geltung, wobei mit einer Bauzeit von 14 Jahren zu rechnen ist gegenüber zehn Jahren beim Projekt SBB. Technisch wäre es ohne weiteres möglich, die Bauzeit auch für das Projekt Laupenstrasse kürzer zu halten. Die Finanzierung der Jahresraten von fünf bis sechs Mio Fr., Materialbeschaffung und Arbeitsmarkt bedingen aber das Tempo. Die Experten erblicken in diesen Feststellungen ein wichtiges Argument für die Beibehaltung des bestehenden Bahnhofstandortes.

Bei der Behandlung der Beziehungen zwischen Bahnhofverkehr und Stadtverkehr glaubt der Referent die Organisation des Aufnahmegebäudes und seiner Vorplätze übergehen zu können. Er weist lediglich darauf hin, dass an der Laupenstrasse alles irgendwie Wünschbare möglich ist, dass die Experten aber auch an eine gute Lösung an alter Stelle glauben. Bei dieser Gelegenheit erwähnt und verdankt er auch die Arbeit der SBB-Instanzen, des aus Vertretern des Kantons, der Stadt, der SBB und der BLS bestellten Studienausschusses, sowie der Herren Nater und Hostettler.

Zur Abklärung des Anteils des Bahnhofverkehrs am innerstädtischen Verkehr und dessen Stauungen haben die Experten in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei verschiedentlich Verkehrszählungen durchgeführt. Darnach beträgt der Anteil des Bahnhofverkehrs zwischen 0700 und 0730 Uhr 21,3 % (grösster Bahnhofverkehr) und in den Spitzenzeiten des allgemeinen Verkehrs nur 12 %. Die Stosszeiten von Bahnhof- und Stadtverkehr fallen nicht zusammen. Der Anteil der bahnbedingten Taxibenützer ist mit 1,6 % sehr gering. Der Fussgängerverkehr auf der Traminsel ist hauptsächlich stadtbedingt und hat nach Ansicht der Experten mit dem Bahnhof wenig zu tun. 57 % der Bahnbenützer verlassen den Bahnhof Richtung Schweizerhof, 43 % auf der Südseite. Die Arbeitsstätten der SBB-Abonnenten liegen zu 49,4 % in der City, der Rest verteilt sich ziemlich gleichmässig auf die Aussenquartiere. Die Verlegung des Bahnhofes um 400 bis 500 m nach Westen verlangt von den im Stadtzentrum und in den östlichen Quartieren arbeitenden Pendlern, d. h. der Mehrzahl der Abonnenten, einen täglich mindestens zweimal, meist aber viermal zurückzulegenden Mehrweg von sechs bis acht Minuten und damit eine empfindliche Kürzung der Mittagspause. Auf der Bahnseite bringt sie die Früherlegung der morgenlichen, die Späterlegung der abendlichen und ein Zusammendrängen der mittäglichen Abonnentenzüge.

[1]) Bd. 127, S. 120* (9. März 1946).
[2]) Bd. 127, S. 120* (9. März 1946).
[3]) Bd. 124, S. 241* (4. Nov. 1944).
*) Dieses wird Mitte Juni im Druck erscheinen, Preis Fr. 7.—. Die Sektion Bern (Adr.: Arch. B. Matti, Bundesplatz 4, Bern) nimmt bis 31. Mai Bestellungen entgegen.

Da der Bahnhofverkehr offenbar nicht schuld ist an der zeitweiligen Verkehrsstockung auf dem Bubenbergplatz, bringt eine Verlegung des Aufnahmegebäudes an die Laupenstrasse auch keine Verbesserung des Stadtverkehrs. Die Sanierung des innerstädtischen Verkehrs ist eine Angelegenheit für sich. Dabei ist die Wechselbeziehung aller aufeinanderfolgenden Verkehrsknotenpunkte zu beachten und der Verkehr ist bis hinunter zum Zeitglocken gleich flüssig zu halten. Obwohl die Experten sich mit diesem, von der Bahnhoffrage losgelösten Problem nicht zu befassen hatten, empfehlen sie doch mit Nachdruck die vom Studienausschuss, bei Stimmenthaltung der städtischen Verkehrsbetriebe, einmütig angeregte Unterpflasterlegung des Trams vom Hirschengraben bis zum Kornhaus- bzw. Kasinoplatz. Mit einer solchen Lösung, für die geradezu ideale topographische Verhältnisse vorliegen, würde mit einem Schlag der Hauptverkehrszug Bubenbergplatz-Zeitglocken für eine durchgreifende Sanierung frei und überdies die latente Gefährdung der Stadtbrunnen und die Beeinträchtigung des altstädtischen Strassenbildes weitgehend behoben. Dabei handelt es sich lediglich um eine strekkenweise unterirdische Führung der bestehenden Strassenbahn. Auf jeden Fall sollte der Bubenbergplatz von der Tram-Rangieranlage befreit und damit wesentlich entlastet werden. Die Lage der Transitpost an der Schanzenstrasse und die Erstellung einer Post-Untergrundbahn nach der Hauptpost am Bollwerk entlastet den Bahnhofplatz und die Ostseite des Bubenbergplatzes, belastet ihn allerdings wieder auf seiner Westseite. Dasselbe trifft jedoch auch zu bei einer Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse.

Die Entfernung der Solothurnbahn aus dem Strassenkörper bedeutet eine ganz wesentliche Entlastung des Bollwerks und des Bahnhofplatzes. Die Experten erachten das Projekt der SBB mit Tunnelzuführung der SZB vom Henkerbrünnli und Endstation unter dem Dienstgebäude am Bollwerk als sehr gut. Die Linienführung nach dem ursprünglichen Projekt Nater-Hostettler befreit das Bollwerk nicht von dieser Bahn und vernachlässigt mit seiner Endstation an der Laupenstrasse die Bedienung der City, des hauptsächlichsten Ziels der SZB-Reisenden.

Der Perimeter des Aufnahmegebäudes nach Projekt SBB gibt am Bahnhofplatz 2000 m² frei, die 40 % der heutigen Verkehrsfläche ausmachen. Neben der flüssigen Durchleitung des allgemeinen Verkehrs ergeben sich genügende Parkierungsmöglichkeiten für den eigentlichen Bahnhofverkehr. Dagegen fehlt die Fläche für einen allgemeinen innerstädtischen City-Park. Es ist aber bestimmt zu rechnen, dass auch im Falle einer Bahnhofverlegung auf einen solchen verzichtet werden müsste, da der Platz hier sehr teuer zu stehen kommt. Die Experten sehen einen Ausweg in der vollständigen flachen Ueberdeckung der Perrons, die rund 600 Fahrzeugen Platz zum Aufstellen böte. Die Befürchtung, dass die Lage der Express-Gepäckabfertigung am Bollwerk dort zu Verkehrsschwierigkeiten führen könnte, wird von den Experten nicht sehr ernst genommen, da die Zahl der an der Expressabfertigung vorfahrenden Fahrzeuge nach der Zählung nur 174 im Tag beträgt. Die unter dem Bahnhof- und Bubenbergplatz vorgesehenen Fussgängerunterführungen werden von den Experten als Luxus betrachtet. Die Erfahrungen, die damit anderswo gemacht wurden, sind nicht günstig.

An der Laupenstrasse bestehen für die Organisation der Bahnhofvorplätze und -Zufahrten Möglichkeiten von weltstädtischer Prägung, die alle Wünsche eines kreuzungsfreien Strassenverkehrs erfüllen. Der Vorschlag des Studienausschusses mit drei übereinanderliegenden Verkehrsebenen wird dem Projekt Nater-Hostettler, das zwei Ebenen vorsieht, gegenübergestellt. Die Experten finden solche teure Lösungen zu grosszügig für Berner Verhältnisse. Der Verlust des Kocher-Parkes wäre für das Mattenhofquartier mindestens ebenso schmerzlich wie die Abgrabung der Grossen Schanze für die Länggasse.

Der Vortrag schloss mit allgemeinen Betrachtungen über die Stellung des Bahnhofes im Stadtorganismus. Die Städte sind durch den Handel mit der Umgebung gross geworden. Nur in der Stadt erzielen die Spezialgeschäfte den nötigen Umsatz. Heute gilt für den Käufer mehr als je der Grundsatz «Zeit ist Geld». Er will in der Stadt möglichst viele Besorgungen gleichzeitg machen. Eine Auflockerung des Stadtkerns ist deshalb nicht richtig. Aus dem gleichen Grund sollte der Bahnhof möglichst nahe am Stadtzentrum liegen. In- und ausländische Bahnhofverlegungen haben sich in den meisten Fällen ungünstig ausgewirkt. Die verlegten Bahnhöfe von Basel und Biel haben den vollen Anschluss ans Geschäftszentrum nie mehr gefunden. Sie vermögen das Wirtschaftsleben nicht an sich zu ziehen. Wenn um sie sekundäre Zentren sich bilden, so entsteht eine Zweiteilung der Geschäftsstadt, die schlecht ist. Die genannten Argumente und Erfahrungen sprechen gegen eine Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse, die vom Referenten als «unsagbar riskiertes Vorhaben» bezeichnet wird. Die Ausdehnung der City nach Westen ist nicht eine Folge des Bahnhofes. Der alte Standort wird dadurch vorteilhafter, weil der Bahnhof dann noch mehr ins Geschäftsviertel hineinwächst.

Bei der Betrachtung der städtischen Verkehrsbetriebe warnt der Vortragende zunächst vor Trugschlüssen, die sich aus der üblichen Wohndichtestatistik für den Bevölkerungsschwerpunkt ableiten lassen. Die Statistik erfasst den Stand um 24 Uhr nachts. Der Verkehrsmittelpunkt fällt aber nicht mit dem Wohnmittelpunkt zusammen. Ueber Tag besteht eine ausgeprägte, durch Zuzüger von auswärts noch verstärkte Konzentration nach der City, wobei der Berufsverkehr erst noch vier scharfe Spitzen aufweist. Die heutige nach der City orientierte Radialanordnung der öffentlichen Verkehrsmittel ist vorbildlich und auch für den Verkehr zum Bahnhof das beste System. Der Bahnhof muss deshalb auch am Verkehrszentrum liegen, was der heutigen Lage entspricht. Ein Bahnhof an der Laupenstrasse würde ein zweites, schwach frequentiertes Verkehrszentrum bedeuten, an das die städtischen Verkehrsmittel ebenfalls herangeführt werden müssten. Technisch ist das möglich, betrieblich aber mit einer Verteueung verbunden. Für die Passagiere wären ständige Zeitverluste nicht zu vermeiden. Die Experten sehen in 550 m Mehrdistanz nicht eine Kleinigkeit, sondern eine dauernde Verschlechterung. In der Ueberzeugung, dass an alter Stelle ohne Abbruch des Burgerspitals ein guter Bahnhof möglich ist, kommen sie zur Empfehlung, am heutigen Standort festzuhalten und die noch hängigen Fragen, d. h. die Grundrissgestaltung des Aufnahmegebäudes und des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, durch einen Wettbewerb abklären zu lassen. Der Baubeginn wird dadurch nicht verzögert.

Der Präsident verdankt im Namen der veranstaltenden Vereine und der Zuhörer das von Lichtbildern, Plänen und Tabellen unterstützte Referat. Die Behörden haben nun als Auftraggeber der Expertise das erste Wort. Der Vorstand des S. I. A. wird prüfen, ob allenfalls noch ein besonderer Diskussionsabend stattfinden soll. Da die Gelegenheit zur Fragestellung nicht benützt wird, kann die Veranstaltung ca. um 22.45 Uhr geschlossen werden.

Der Protokollführer ad hoc: A. Gnaegi

S. I. A. Technischer Verein Winterthur

Vereinsversammlung vom 5. März 1948

Als Gast sprach Ing. André Mook-Aray über ein grossartiges Werk:

Wiederaufbau der Brücken der Stadt Lyon

Lyon ist mit seinen über 800 000 Einwohnern die drittgrösste Stadt Frankreichs. Sie lagert sich um die Mündung der Saône in die Rhone; diese beiden Flüsse teilen die Stadt in drei Gebiete, wobei sich der lebendigste Teil der Stadt auf der Halbinsel zwischen den Gewässern befindet. 28 Brücken verbinden die drei Stadtteile, und gerade diese Bauwerke und der grosse Verkehr, den sie bewältigen können, machen die Stadt im Kriege wie im Frieden zu einer Schlüsselstellung ersten Ranges.

Am 2. Sept. 1944 sprengten die deutschen Truppen vor ihrem Rückzug die Verkehrsbauwerke, indem sie grosskalibrige Fliegerbomben einbauten; von den 28 Brücken entgingen nur zwei durch mutigen Zugriff der Zerstörung.

Unter Leitung des Vortragenden wurden in wenigen Wochen provisorische Brücken erbaut, wobei eine spezielle Technik des Behelfs-Brückenbaues entwickelt wurde. Besonders aber konnte der Vortragende seine Zuhörer mit den Ausführungen fesseln, die der Hebung und Wiederinstandstellung der zerstörten Brücken galten. Die im Bett der Flüsse liegenden Brückenträger wurden mit den einfachsten, aber oft genial verwendeten Mitteln gehoben. Diesen Arbeiten kam die besondere Gabe des französischen Ingenieurs — die der Improvisation — besonders zustatten.

Anschliessend berichtete Ing. Mook-Aray über die neuen, breiteren und weitergespannten Brücken, die anstelle der zu stark zerstörten Bauwerke traten. In Film und Lichtbild konnte man die kühn und schön gestalteten Bauwerke bewundern, die in den drei letzten Jahren entstanden sind. Auf alle Fälle sind die Lyoner zu ihren Ingenieuren und Arbeitern zu beglückwünschen, die in so erstaunlich kurzer Zeit vermocht haben, 26 Brücken wiederherzustellen und viele davon neu zu bauen, so dass der Lyoner heute — drei Jahre nach dem Unglück — sämtliche alten Flussübergänge wieder benützen kann.

L. Martinaglia

VORTRAGSKALENDER

30. Mai (Sonntag) 10.45 h in Melide Abmarsch des Festzuges nach Bissone, dort 11.45 h Einweihung des Denkmals für Pasquale Lucchini, Erbauer des Seedammes, und Feier des 100-jährigen Jubiläums der Luganersee-Dampfschiffahrt.

5. Juni (Donnerstag). Kommission beider Hochschulen für zeitgenössische Kunst. 20.15 h im Aud. III E. T. H. Prof. Dr. h. c. *Alvar Aalto:* «Die Erziehung zur Architektur».