

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 15

PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **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.

geordnet. Handelsflugzeuge wollen weder Eisenbahn- noch Schiffsverkehr ersetzen, sondern nur dazu beitragen, verkehrsarme Gegenden zu erschliessen und überall da einzuspringen, wo Zeitgewinn ein wichtiger Faktor ist. Die Fähigkeit des Aeroplans, irgend zwei Punkte bei grösster Geschwindigkeit und Innehaltung des kürzesten Weges zu verbinden, wird ihm helfen, sich jene Stellung unter den Verkehrsmitteln zu erkämpfen, die ihm zukommt.

Die Gesichtspunkte, nach denen sich die Entwicklung der Verkehrs-Flugzeuge zu richten hat, sind ungefähr die folgenden: Erhöhte automatische Stabilität, grosse Tragfähigkeit, Kraftreserven und betriebsichere Motoren. Alle diese Vertrauensfragen des Flug-Publikums zu lösen, ist

der Kriegs-Typ für den Personen-Verkehr hergerichtet. Das neueste Passagier-Flugzeug der Handley-Page Ltd. ist in Abb. 34 dargestellt. Es ist mit zwei „Napier Lion“-Motoren zu je 455 PS ausgerüstet. Im Fall eines Motordefektes kann mit dem andern Motor allein geflogen werden. Infolge des stärkern Benzinverbrauches beträgt die Betriebsdauer nur noch  $6\frac{1}{2}$  h. Die Geschwindigkeit im Vollfluge beträgt 185 km/h; der Apparat legt die Strecke London-Paris schon in der bemerkenswerten Zeit von 2 h 10' zurück. Die Ausrüstung der Kabine (Abb. 35) ist eine äusserst komfortable. Sie hat eine Grösse von  $6,8 \times 1,5 \times 1,80$  m und ist für 15 Passagiere eingerichtet, von denen jeder an einem Seitenfenster sitzt. Eine Toilette ist ebenfalls vorhanden. Zum

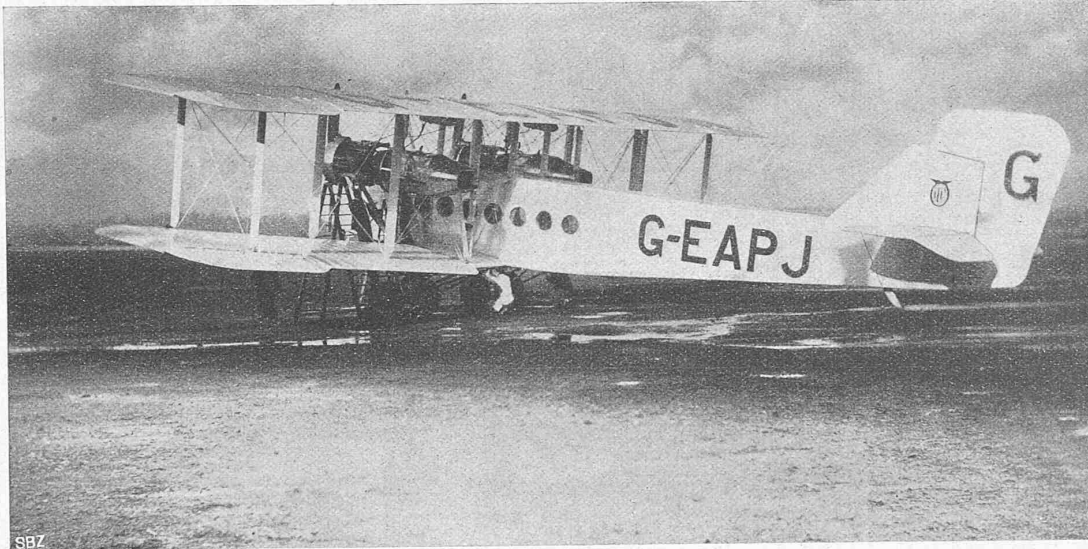


Abb. 34. Neuestes Modell des englischen „Handley-Page“-Flugzeuges für den Personenverkehr London-Paris und London-Brüssel.

sehr wohl möglich. Man wird in der Lage sein, zuverlässigere Motoren bauen zu können, da man nicht mehr wie ehemals, der Gewichts-Ersparnis halber, so empfindlich und daher an der äussersten Grenze der Beanspruchung stehend bauen muss. Fliegt man dann im weiteren noch mit einem Apparat von hoher automatischer Stabilität, grosser Tragkraft und mit Kraft-Ueberschuss, so wird auch die Abhängigkeit von der Witterung (mit Ausnahme der Sicht) sehr gering. Die heute dem Flugwesen zur Verfügung stehenden Motore ergeben eine Vortriebskraft, die selbst bei starken Gegenwinden noch einen schnellen Flug ermöglicht. Ausserdem führen regelmässig geflogene Routen über eine Kette von vorbereiteten und unterhaltenen Notlandungs-Plätzen, die im Laufe der Zeit noch besser ausgearbeitet würden, sodass sich das Flug-Risiko in jeder Beziehung nur verkleinern dürfte.

Wie rasch man sich in anderen Ländern den Bedürfnissen der Zeit anpasste, zeigen Frankreich und England, die über fahrplanmässige Luft-Verkehrslinien verfügen. Ich erwähne nur z. B. London-Paris und London-Brüssel der Handley-Page-Gesellschaft, sowie jene der Farman-Unternehmung.

Der von der erstgenannten Gesellschaft zuerst verwendete, in Abb. 11 (S. 139) dargestellte Apparat ist durch Umänderung des in Abb. 21 (S. 155) wiedergegebenen ehemaligen englischen Krieg-Flugzeugs entstanden, das Ende 1917 fertiggestellt, insbesondere auf grosse Tragfähigkeit ausgebaut war. Jenes Riesenflugzeug hat eine obere Flügel-Spannweite von 30,49 m, ist 19,2 m lang und mit zwei seitlich angeordneten Motoren zu je 260 PS ausgerüstet. Es schleppte nebst 2 Tonnen Nutzlast 1360 l Brennstoff mit für eine Betriebsdauer von 7 bis 8 h, was bei 140 km Stundengeschwindigkeit einem Aktions-Radius von 560 km entspricht. Mit wenig Abänderungen, d. h. durch Einbau einer Kabine für 18 bis 20 Passagiere in den Rumpf wurde

Ueberfluss kann der ganze „Salon“ elektrisch beleuchtet werden und steht den Passagieren eine drahtlose Telephon- und Telegraphie-Einrichtung zur Verfügung.<sup>1)</sup>

Dass auch für unsere schweizerischen Verhältnisse eine Verkehrs-Aviatik möglich ist, beweisen die Probe-Betriebe schweizerischer Flieger. Die absolut im Anfangs-Stadium stehenden Versuche zeigen, dass unsere Aviatik ausbaufähig ist. Wird das Netz der Flugstrassen engmaschiger, dehnen sich die Linien auf grössere Entfernungen aus, und kann der Verkehr mit mehrsitzigen Grossflugzeugen erledigt werden, so wird auch der notwendige Erfolg in wirtschaftlicher Hinsicht ausser Zweifel stehen.

Es ist eine der vornehmsten Aufgaben des Luft-Verkehrs-Amtes, die Interessen unserer National-Aviatik zu schützen und zu fördern. Hoffen wir nur, dass das von der Militär-Aviatik zu diesem Zwecke abgewickelte Propaganda-Programm (Post- und Passagier-Verkehr, Flugmeetings und Geschwaderflüge) seinen Zweck erreichen möge, nämlich die Zivil-Aviatik in ihrer eigenen Initiative zu animieren, ihr sichere Erfahrungswerte zu sammeln und ihr ein geeignetes Publikum zu erziehen.

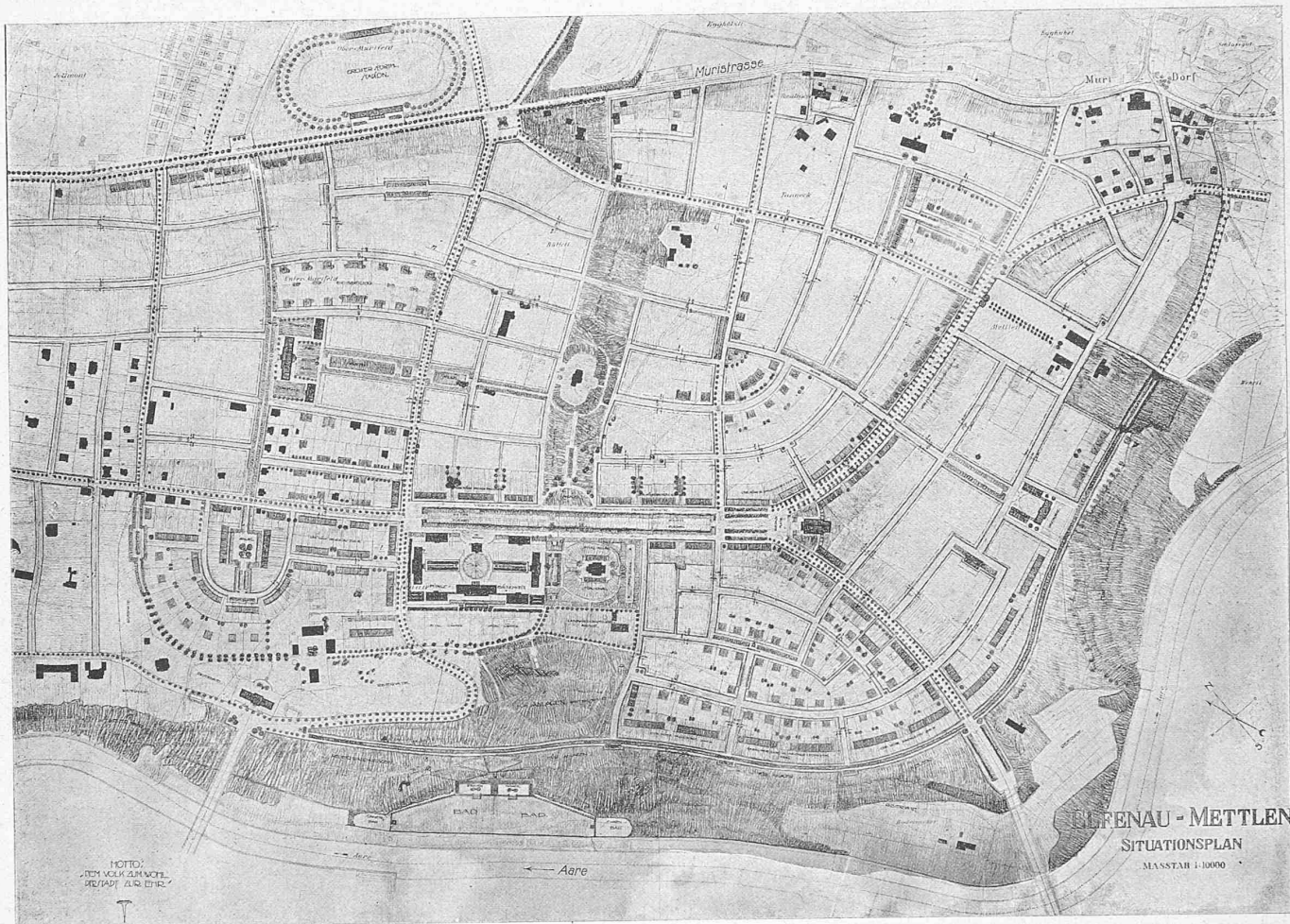
### Ideen-Wettbewerb für die Bebauung des Eifenau- und Mettlen-Gebiets in Bern und Muri.

Zur Orientierung über die Aufgabe und zur Erleichterung der Beurteilung der gebotenen Lösungen sei der Darstellung der prämierten Bebauungspläne folgendes über die örtlichen Verhältnisse vorausgeschickt, unter Hinweis auf den in Band LXIII, Seite 284 (vom 16. Mai 1914) ver-

<sup>1)</sup> Seit der Einführung des Flugverkehrs zwischen London, Paris und Brüssel am 2. September 1919 wurden durch die Handley Page Transport Ltd. bis zum 20. März 1920 insgesamt 1114 Personen und 26 500 kg Gepäck befördert und dabei 130 000 km zurückgelegt.

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

I. Preis. Entwurf Nr. 22. — Verfasser: W. v. Gunten 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 Eintrittsstelle 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 Preisgericht<sup>1)</sup> 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 Hauptradien tritt eine Strasse Egghölzli-Mettlen und eine solche Reutigen-Riefacker auf, letztere parallel zum Egghölzliweg. Damit ist das ganze Baugebiet in grosse gleichmässige Viertel eingeteilt, die in jeder Weise gut an die Verkehrsstrassen angeschlossen sind. Ausserdem ist eine befriedigende Verbindung Egghölzli-Kehrsatz über den Riedackerplatz möglich. Der Grünstreifen Egghölzli-Elfenau ist organisch in das

<sup>1)</sup> 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 hinuntergeführte Stalden. Als zu weitgehend ist zu beanstanden die 50 m breite und 600 m lange Avenue als Verlängerung der Brunnadernstrasse mit einem ungünstigen konvexen Längsprofil. 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 verwerflich. 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 Hauptradien 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 55000 kg/h bei 2,2 Mill. m<sup>3</sup> Inhalt der geheizten Räume bei der höchsten Winterbelastung gestiegen war, hat die