

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

Fragen“ zu halten und begrüsst die als Gäste erschienenen Vertreter des Gemeinderates Bern und der S. B. B.

1. Referat von Ingenieur P. Steiner über die „*Berner Bahnhoffragen*.“

Der Referent behandelt die Geschichte der Bahnhoffragen und bespricht die Ergebnisse des ersten Wettbewerbes 1895/97 für eine Lorrainebrücke, das Projekt der S. B. B. über den Umbau des Bahnhofes vom Jahre 1905, des zweiten Wettbewerbes für die Lorrainebrücke vom Jahre 1911 und das Gutachten Dr. Gleim, Hamburg, vom Jahre 1918, das auch die Verlegung des Bahntracé an die Engehalde behandelt.

Ende 1923 überreichten die S. B. B. der Stadt ihre Projekte über die Abänderung der östlichen Einfahrt in den Bahnhof Bern für vorläufig zwei, später vier Geleise. Die erste Variante behält die bestehende Linienführung durch das Lorrainequartier bei. Es ist vorgesehen, eine neue Eisenbahnbrücke zu erstellen und das Geleiseniveau soweit zu heben, dass alle Niveauübergänge überbrückt werden. Baukosten 23,18 Mill. Fr. Eine neue Strassenbrücke wäre flussaufwärts unmittelbar neben der neuen Eisenbahnbrücke zu bauen. In der zweiten Variante ist das Tracé vom Wylerfeld weg über eine neue Eisenbahnbrücke mit Fussgängerverbindung an die Engehalde verlegt. Baukosten 26,44 Mill. Fr. Die erste Lösung zeigt günstige Terrain- und Einfahrtverhältnisse, ist aber vom städtebaulichen Standpunkt aus unannehmbar. Bei der zweiten Lösung kann das neue Tracé unabhängig vom Bahnbetrieb gebaut werden, die Möglichkeit des Linienbetriebes durch Ueberwerfung der Geleise und gute Anpassung derselben an das Gelände ist vorhanden. Der Referent empfiehlt, der Variante 2 zuzustimmen.

2. Referat von Stadtgenieur A. Reber über die „*Berner Brückenfragen*.“

Für die Verkehrsausdehnung sind die Aarebrücken die wesentlichste Vorbedingung. Die Eisenbahnbrücke mit nur einer Fahrbahn von 3,6 m und die Kornhausbrücke mit 7,2 m Fahrbahn und $2 \times 2,7$ m Trottoir sind für den heutigen Verkehr unzulänglich.

Das Lorrainebrücken-Projekt von Ing. R. Maillart und den Arch. Klausler & Streit mit 11 m breiter Fahrbahn und $2 \times 3,5$ m Trottoir wird eingehend behandelt. Durch die Lage der Anschlussstrassen ergibt sich zweckmässig eine Brückenaxe, die flussaufwärts 19 m am linken und 12 m am rechten Ufer von der Axe der jetzigen Eisenbahnbrücke liegt. Die Erstellung ist ohne Störung des Eisenbahnbetriebes möglich. Die Baukosten betragen 3,4 Mill. Fr. Die Frage der Verwendung der bestehenden Eisenbahnbrücke wird noch geprüft.

Die Umbaukosten der Kornhausbrücke für eine Fahrbahnverbreiterung auf 9,6 m betragen eine Million Fr.; während der Umbauzeit von 10 Monaten müsste der Fahrzeugverkehr, ausgenommen Strassenbahn, verlegt werden. Ein weiteres Projekt der A.-G. Bell und Ing. Schreck für den Umbau auf 20 m Breite rechnet mit 6,13 Mill. Fr. Baukosten. Die Bauzeit würde, besonders wegen der Schwierigkeiten der Fundierung, zwei Jahre betragen.

Der Referent kommt zu folgenden Schlüssen: Verlegung des Bahntracé an die Engehalde. Sofortige Inangriffnahme der Vorarbeiten für eine Lorrainebrücke, damit etwa in einem Jahr mit dem Bau begonnen werden könnte. Ausbildung der Signalstation Wyler als Vorort-Bahnhof.

Die beiden Referate werden mit lebhaftem Beifall aufgenommen und vom Vorsitzenden wärmstens verdankt.

3. Diskussion. Nach eingehender Diskussion, an der sich vonseiten der Stadt Stadtpräsident Lindt und Finanzdirektor Dr. Guggisberg, vonseiten der S. B. B. Obering. Labhardt und Ing. v. Werdth beteiligen, wird mit grosser Mehrheit beschlossen, es sei der Vorstand zu beauftragen, das Ergebnis derselben zusammenzufassen und in geeigneter Weise bekanntzugeben¹⁾.

Mit nochmaligem Dank an die Referenten und Diskussionsredner schliesst der Vorsitzende die Sitzung um 0¹⁵ Uhr.

Der Protokollführer: My.

**Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.
PROTOKOLL**

der IX. Sitzung im Vereinsjahr 1923/24

Mittwoch, den 27. Februar 1924, 20 Uhr auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Architekt Hässig, Präsident. 120 Anwesende.

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden, besonders den Referenten des Abends, Architekt J. J. P. Oud, Rotterdam.

Die Protokolle der 7. und 8. Sitzung, die in der „Bauzeitung“ erschienen sind, werden genehmigt; die Umfrage wird nicht benützt.

Dann erhielt Architekt J. J. P. Oud, Stadtbaumeister von Rotterdam das Wort zu seinem Vortrag über

¹⁾ Die bezügliche, an die zuständigen Behörden, an die S. B. B. und die Presse gerichtete Zuschrift ist auf Seite 83 dieses Bandes (16. Februar 1923) bereits veröffentlicht worden. Red.

*Die moderne Baukunst in Holland
im Lichte der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.*

In sehr gehaltvoller und sorgfältig formulierter Rede gab er einen Ueberblick über den Werdegang der modernsten holländischen Baukunst seit Cuypers und Berlage, wobei er die nur modernen, ausschweifend individualistischen und auf Effekt gerichteten Strömungen klar von den organisch gewordenen, mit der Gesamtheit des Lebens innerlich verbundenen Arbeiten trennte, eine Unterscheidung, die allerdings im Wort klarer zum Ausdruck kam, als in den Bildern. Wir werden anhand des Manuskripts in der „S. B. Z.“ die wesentlichen Gedanken des Vortrags bringen können, sodass es sich hier erübrigt, näher darauf einzugehen. Doch bleibe nicht unerwähnt, dass der Vortragende in vorbildlicher Weise auf alle leeren Phrasen und grossen Worte, die bei einem solchen Thema nur zu nahe liegen, verzichtete, und dass er immer wieder selbst auf das Problematische, Vorläufige der erreichten Resultate hinwies, die mehr als Zeugen eines starken Suchens und Strebens, denn als erreichte Lösungen betrachtet sein wollen. Aufrichtiger Beifall dankte dem Redner für den nachdenklichen und anregenden Abend, der in angenehmstem Gegensatz zu dem jüngst kritisierten Architektur-Vortrag in der Tonhalle stand, der gerade die Individualisten in den Himmel hob.

Der Vorsitzende schliesst sich dem Beifall der Anwesenden an und dankt dem Referenten verbindlichst für seinen Vortrag. Es ist Oud gelungen, uns einen Einblick in die holländische Architektur zu verschaffen, gegen die sich bei uns eine deutliche Opposition geltend macht. Diese richtet sich aber nicht gegen den Geist, der die Architekten zum Suchen treibt, sondern gegen die Verpflanzung dieser holländischen Architekturprodukte in unsere Verhältnisse.

Die Diskussion wird nicht benützt; der Vorsitzende schliesst die Sitzung um 21.45 Uhr. Der Aktuar: O. C.

EINLADUNG

zur X. Sitzung im Vereinsjahr 1923/24

Mittwoch, den 12. März 1924, 20 Uhr auf der Schmidstube

Diskussion über

„Kraftexport und Ausbau der Wasserkräfte“

im Sinne des Beschlusses der Delegierten-Versammlung des S. I. A. vom 1. Dezember 1923 (vergl. Protokoll S. 14 und 25 dieses Bandes).

Referent: Ingenieur W. Trüb, Direktor der Elektrizitätswerke der Stadt Zürich. Korreferent: Dr. Ing. E. Steiner, Sekretär des Schweizerischen Energie-Konsumenten-Verbandes.

Der Präsident: Alfred Hässig.

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.



ZÜRICH. Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibebühr 5 Fr. *Auskunf* über offene Stellen und *Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen*. Die Adressen der Arbeitgeber werden *keinesfalls* mitgeteilt.

Es sind noch offen die Stellen: 412a, 485a, 489, 496, 498, 499, 500, 501, 502, 507, 508, 514, 515, 518, 519, 520, 521, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 533, 534, 535, 536, 540.

Jeune *ingénieur*, de préférence suisse français, ayant une assez bonne pratique du béton armé (Paris). (542)

Chef de chantier, capable, pour la construction de ponts en béton armé (Algérie). (545)

Tüchtiger, erfahrener *Elektrotechniker* als Bauleiter für eine Hochspannungs-Gittermastenleitung (Kanton Bern). (547)

Vertreter, der sich bereits mit industr. Vertretungen befasst (Maschinen, Pumpen usw.), für Haus- u. Industrie-Kläranlagen. (548)

Tüchtiger, diplomierter *Architekt* mit guter Praxis (Bern). (549)

Elektrotechniker mit längerer Praxis in Hoch- und Niederspannungsleitungen, Projektierung und statischen Berechnungen usw., erfahren im Installationswesen und Beleuchtungstechnik, gewandt im Verkehr mit Behörden und Privaten, als Chef für Freileitungsbureau und Strassenbeleuchtung (Deutsche Schweiz). (550)

Chemiker, Fachmann für die Fabrikation von Riechstoffen, in chemische Fabrik im Kanton Zürich. (552)

Ingénieur ou bon *technicien*, parlant et écrivant couramment le français, pour la construction d'ascenseurs électriques, de monte-charges, appareils de levage; capable d'étudier des réducteurs de vitesse à vis sans fin, et connaissant la statique graphique (France). (553)

Tüchtiger *Automobil-Techniker* nach Belgien. (554)

Tüchtiger *Automobil-Techniker*, mit der Zündkerzenbranche vollkommen vertraut, nach Belgien. (555)

Bon *technicien architecte*, de préférence de langue française, pour travaux de bureau, et connaissant la construction et les métrages. Entrée au plus tôt (Suisse française). (556)