

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 20: **Zur Jahrhundertfeier des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Berner Brücken-Projekte aus dem Jahre 1836 — Kornhausbrücke, 150 Fuss hoch, 516 Fuss lang

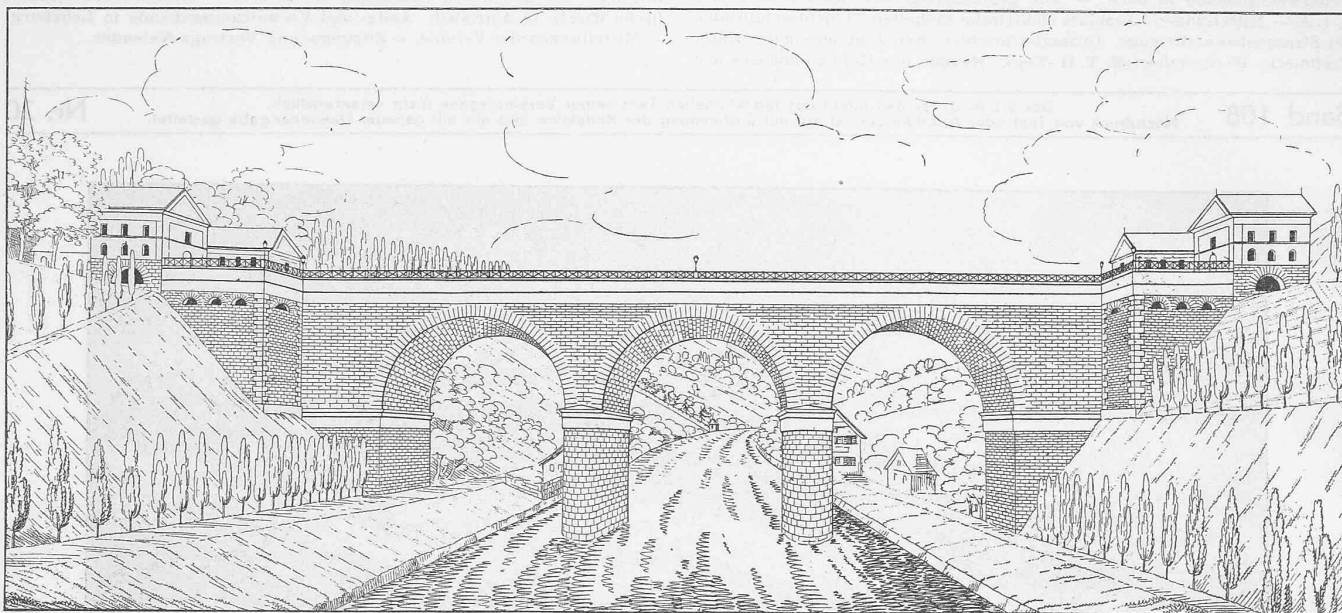


Abb. 3. Kornhausbrücke. — Abb. 2 bis 5 aus der «Zeitschrift über das gesamte Bauwesen», Erster Band, Hefte VII und VIII, Zürich 1836.

Bern. Unter den mancherlei großen Bau-Unternehmungen, die in verschiedenen Gegenden unseres Vaterlandes projectirt sind, steht der schon früher in dieser Schrift erwähnte, und in mehreren öffentlichen Blättern vielfach besprochene Brückenbau an einem der steilsten Straßen-Abhänge in der Schweiz, dem sogenannten Stalden-Abhang bei Bern, unftreitig obenan. Die Hauptstraßen von Zürich und Thun vereinigen sich hier, und man hat berechnet, daß täglich 6000 Menschen, 1000 Pferde, 590 Wagen diesen steilen Abhang hinunter- und wieder heraufsteigen. Eine steinerne Brücke mit zwei großen Bogen, dem einen über die Aare, dem andern über die Matte, soll den Abhang vermeiden, so daß man nur noch ganz kurze Strecken von 16 bis 1700 Fuß auf den Straßen nach Zürich und Thun mit respektive 6% und 4% zu steigen hat. Die Brücke soll in einer Höhe von 93 Fuß über der Aare erbaut werden, und eine Breite von 52 Fuß für Fahrbahn und zwei Trottoirs erhalten. Dieses Projekt ist bereits seit 6 Jahren von den Herren Alt-Schultheiß von Lerber und Ingenieur Sinner mit unermüdetem Eifer betrieben worden, und hat unftreitig bedeutende Vortheile hinsichtlich der Erleichterung der Communication — hauptsächlich würde dadurch der so lange hinderlich gewesene Stalden vermieden, und ein ganz flacher Uebergang aus der Stadt nach den Thuner- und Aargauerstraßen bewerkstelligt. Die nach den autgenommenen Plänen und Kostenanschlägen, sowohl für den Brückenbau als für Entschädigungen, auf 950 000 Frk. berechneten Kosten werden durch Aktien à 1000 Frk. gesammelt, und sollen durch ein Brückengeld diese Aktien zu 5 pCt. verzinst, der Ueberschuß aber auf Einlösung der Aktien verwendet werden.

Ein anderes Projekt ist dieses: vom Plage beim großen Kornhaus eine Brücke von 3 Bogen in 150 Fuß Höhe, 516 Fuß Länge,

nach dem Altenberg hinüber zu errichten, und von da eine neue Straße anzulegen, die sich mit denen nach Hindelbank und Zürich, so wie nach München-Buchsee, Lyß und Basel vereinigt. Beide Projekte haben ihre Vortheile, und beide werden von ihren Verfertigern gegenseitig angegriffen. Die Brücke am Stalden-Abhänge ist besonders hinsichtlich ihrer Lage, an der Spitze der Berner Halbinsel, ausgezeichnet; diejenige am Plage des Kornhauses nicht minder. Auf Tafel XVI geben wir unsern Lesern die perspektivische Ansicht der projectirten Brücke am Kornhaus nebst dem Situationsplane, in welchem die Richtung derselben mit b, dagegen die Richtung der projectirten Brücke am Stalden-Abhänge mit a bezeichnet ist (Abb. 2).

Die neue Aarebrücke der SBB in Bern

Als neuzeitlichen Gegensatz zu diesen 100-jährigen Aarebrückenprojekten zeigen wir auf den folgenden Seiten die beiden amtlichen Entwürfe der SBB und daneben die sechs klassierten «Varianten», die anlässlich der Submissions-Ausschreibung des amtl. Entwurfs (Bd. 103, S. 270*) entgegengenommen und wie folgt beurteilt worden sind. Wer sich für die Vorgeschichte dieses sog. Submissions-Wettbewerbes interessiert, sei verwiesen auf Band 100 (S. 135 und 290) wo wir — am 2. September 1932 — uns erstmals für Veranstaltung eines regelrechten Ideen-Wettbewerbes eingesetzt hatten, in der Meinung, es sei dieser grösste schweizerische Brückenbau eine Angelegenheit des ganzen Landes, d. h. eine Wettbewerbs-Aufgabe par excellence. — Es hat nicht sein sollen; es hiess damals, der Bau sei so dringend, dass zur Veranstaltung eines Wettbewerbes die Zeit fehle.

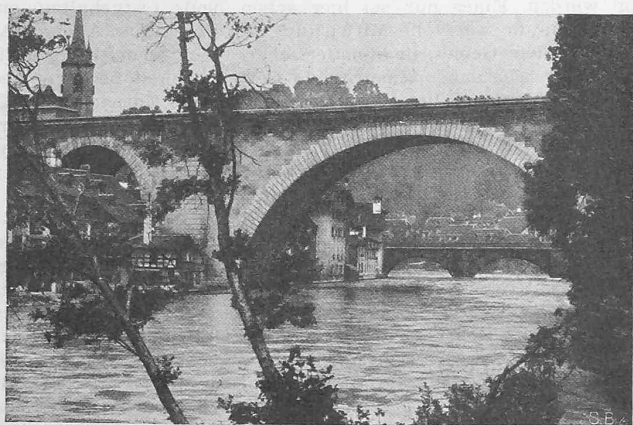


Abb. 1. Die Nydeckbrücke in Bern, erbaut 1844, Spannweite 45 m. Im Durchblick, flussabwärts die Untertorbrücke von 1461.

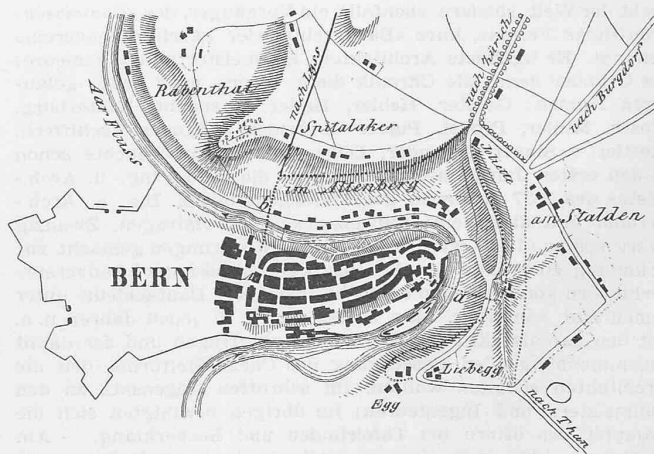


Abb. 2. Projectierte Aarebrücken in Bern, a Nydeck-, b Kornhausbrücke. Aus: «Zeitschrift über das gesamte Bauwesen», Band I, Zürich 1836.

Berner Brücken-Projekte aus dem Jahre 1836 — Nydeck-Brücke, 93 Fuss hoch, 52 Fuss breit

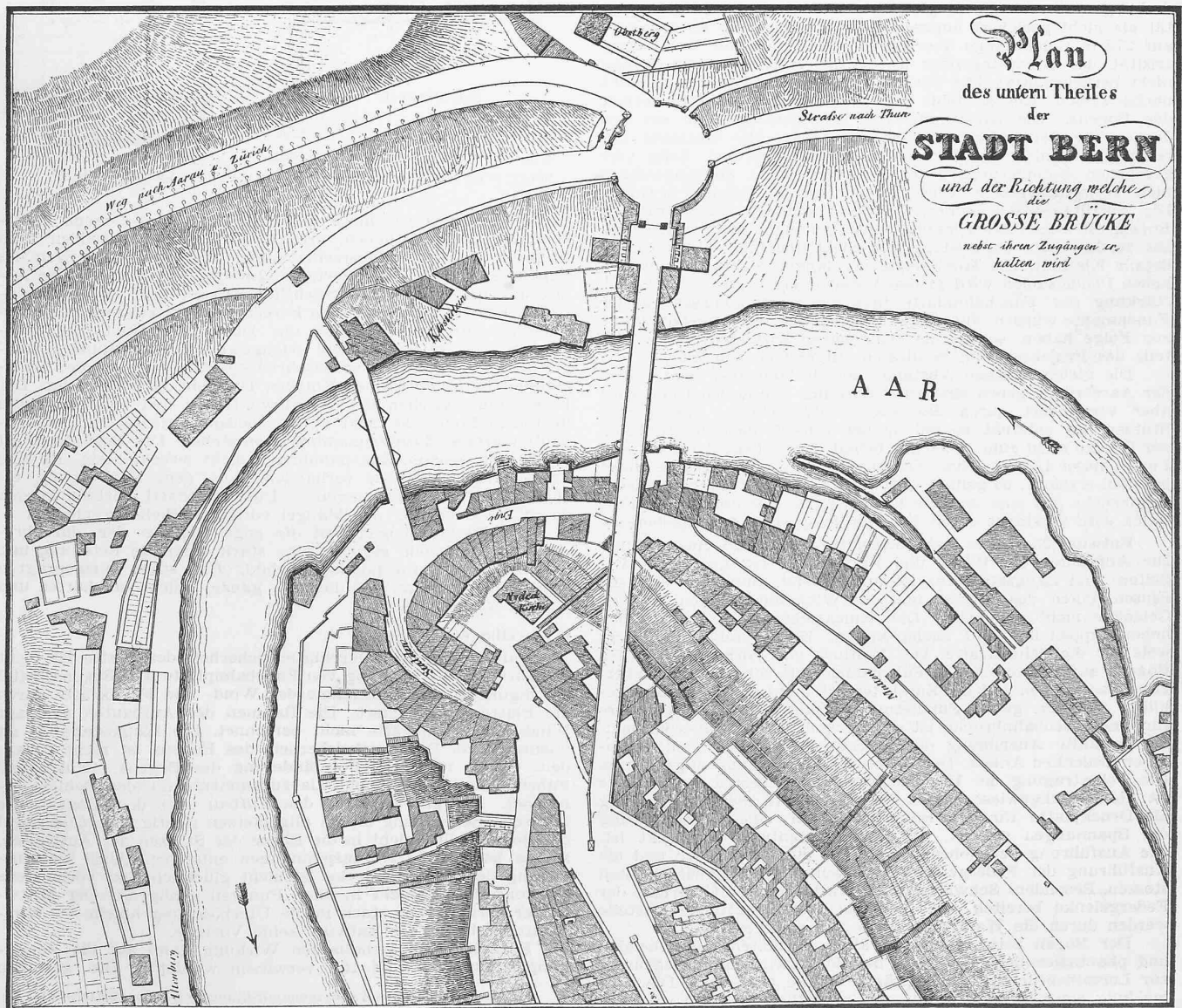
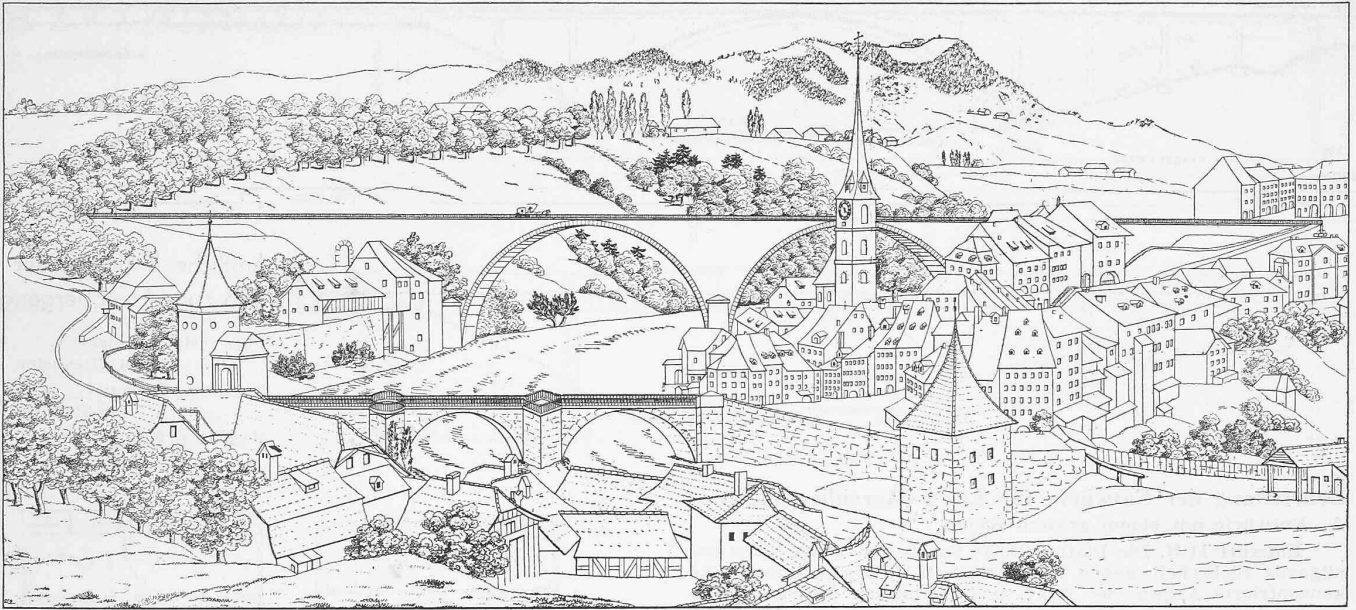
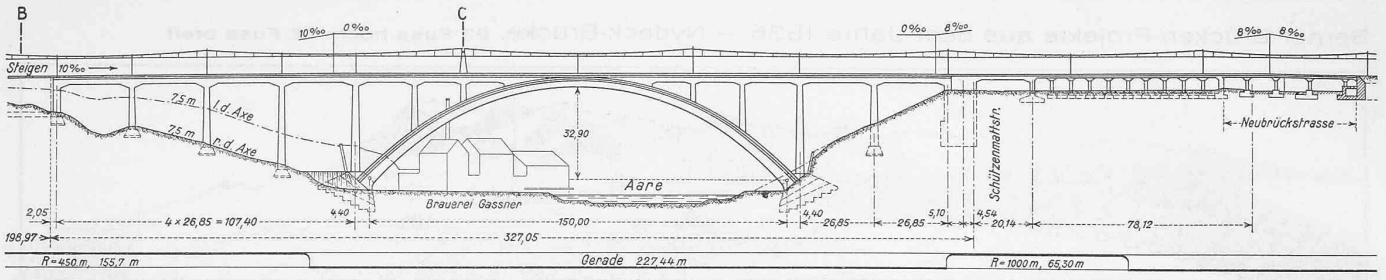
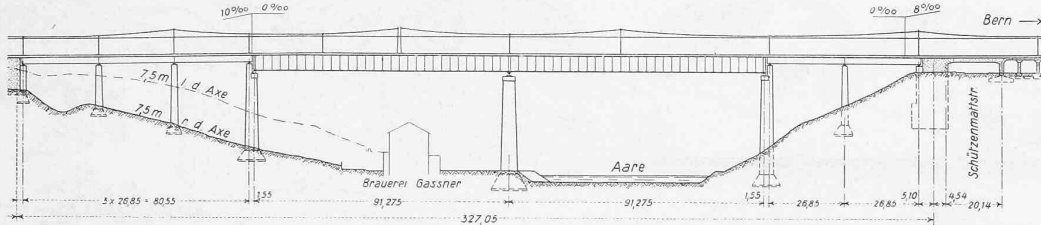


Abb. 4 u. 5. Die «Stalden-Abhang-Brücke», Projekt von alt Schultheiss v. Lerber und Ing. v. Sinner, — «Zeitschr. über das gesamte Bauwesen», 1836. Kostenvoranschlag 950000 Fr., durch Aktien aufzubringen und durch Brückengeld zu verzinsen.



Amtliche Entwürfe der SBB zum Aareübergang

Oben : Hauptprojekt
in Eisenbeton
Darunter : Variante
in Stahlbau
Masstab 1 : 2500.



Beurteilung der Entwürfe für Los 4 (Aareübergang).

A. Entwürfe mit einem grossen Bogen.

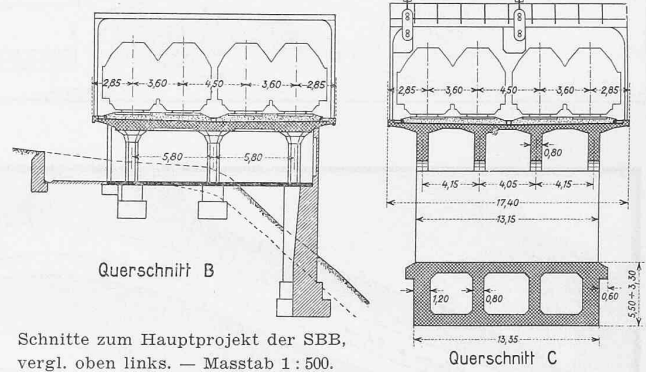
Entwurf 11 II. Die Plattenstärke von 24 cm bietet keine genügende Sicherheit gegen Durchbruch bei Entgleisungen. Die konzentrierte Abgabe der Wind- und Fliehkräfte auf den Scheitel des zweiteiligen, 150 m weit gespannten Bogens muss für eine Eisenbahnbrücke als unzulässig angesehen werden. An den Uebertragungsstellen der Kräfte ist mit unerwünschten Verdrehungen zu rechnen. In gleicher Weise muss die Längsstabilität als nicht gesichert angesehen werden, weil die Bremskräfte auf 270 m Geleiselänge übertragen werden müssen. Die Exzentrizität des Bremsanriffes ist in der statischen Berechnung nicht berücksichtigt. Die Formänderungen des Bogens sind nicht nachgewiesen. Ebenso fehlt der Nachweis der Knicksicherheit des Bogens. Die Anordnung von Einzelfundamenten bei den Jochen der Seitenöffnungen ist unzulässig. Die statische Berechnung ist nicht in allen Teilen zu Ende geführt. Beim vorgesehenen Betonierungsvorgang werden sich Zugspannungen nicht vermeiden lassen. Dies gilt auch für die Variante in Gunit. Die Abstützung der Säulen auf den Rand des kastenförmigen Bogens ist wegen der Torsionsbeanspruchungen nicht erwünscht. Die zeichnerische Darstellung gibt nicht über alle Ausführungs-details Klarheit. Die Montierung der langen Fahrbahn auf den hohen Pendersäulen wird grosse Vorsicht erfordern. — Die Verstärkung der Fahrbahnplatte und die Zusammenfassung der Fundamente würden eine fühlbare Erhöhung der Angebotssumme zur Folge haben, sodass die scheinbaren wirtschaftlichen Vorteile des Projektes zum mindesten aufgehoben würden.

Die gleichmässigen Abstände der Stützen über dem Bogen der Aarebrücke geben eine gute Wirkung. Dieser Eindruck wird aber vermindert durch das stark aufgelockerte System der Stützen. Es entsteht so ein dünnes Gerüst, das die Funktion der Brücke nicht zum Ausdruck bringt. Darin liegt der schwache Punkt dieser Lösung. Eine Kontrastwirkung zur Lorrainebrücke ist wohl erreicht; es gelingt aber nicht, den Charakter als Eisenbahnbrücke gut zum Ausdruck zu bringen. Der ungünstige Eindruck wird verstärkt durch die Anordnung eines Zwillingsbogens.

Entwurf 28 I. Die Fahrbahnplatte ist mit 25 cm zu dünn. Die Aufnahme der Wind- und Fliehkräfte ist gesichert. Die Seiten- und Längsstabilität ist ausreichend; immerhin sind die Einsenkungen des Bogens und die Winkeländerungen bei den Gelenken nicht abgeklärt. Die Knicksicherheit der einzelnen hohen Rippen ist nicht nachgewiesen. Ebenso fehlt der Nachweis für die Schubkräfte. Der Einfluss der Formänderung des Bogens auf den durch das Fahrbahngelenk vermittelten Uebergang vom Bogen auf die Zufahrten ist nicht ausreichend abgeklärt. Bei den guten Fundierungsverhältnissen und besonders für eine Eisenbahnbrücke ist ein Dreigelenkbogen unerwünscht, die gewählte Ausbildung der Gelenke gibt überdies zu besonderen Bedenken Anlass. Der Spannungsnachweis ist ungenügend. Die Uebertragung der Radialkräfte in der unteren Bogenplatte ist nicht nachgewiesen. Die Fahrbahnplatte dient gleichzeitig als Druckplatte für den Bogen, wodurch eine Ueberlagerung der Spannungen eintritt, der keine Beachtung geschenkt ist. Die Ausführung der hohen, nur 50 cm starken Rippen und die Ausführung der Federgelenke wird auf grosse Schwierigkeiten stossen. Besondere Schwierigkeiten wird auch der Unterhalt der Federgelenke bereiten. — Besondere wirtschaftliche Vorteile werden durch die Wahl dieses Systems nicht erzielt.

Der Bogen zeigt einen von allen Varianten abweichenden und phantasievollen Vorschlag, der den erwünschten Gegensatz zur Lorrainebrücke in ausgeprägter Weise ausdrückt. Die Vermeidung einer Stützwand auf dem eigentlichen Bogen wird angenehm empfunden.

Entwurf 46. Die Verbindung der Fahrbahnplatte mit dem Bogenscheitel ist nicht zu empfehlen. Die Seitenstabilität des



ganzen Systems ist durch die Zweiteilung des Bogens herabgemindert. Die seitlichen, dreifeldrigen Rahmen erleiden beim Bremsen grosse Längsverschiebungen. Die Formänderungen des Bogens sind nicht nachgewiesen. Infolge der verkleinerten Abmessungen werden sie beträchtlich grösser sein als beim offiziellen Entwurf. Die statische Berechnung ist teilweise nur überschlägig durchgeführt und die Durchführbarkeit der Konstruktion ist zum Teil nicht nachgewiesen. Die Schubspannungen sind zu hoch. Die vorgeschriebene Abminderung der Spannungen für exzentrisches Knicken ist nicht berücksichtigt. Der Uebergang zwischen den Anfahrviadukten und den Aufbauten über dem Bogen ist nicht gelöst, sodass in einem Teil der Aufbauten grosse Zusatzspannungen entstehen. Die Bogenform ist wegen den grossen Zugspannungen nicht zweckmässig. Es sind keine Armierungspläne vorhanden. Aus dem Bauvorgang ergeben sich Nebenspannungen. — Die wirtschaftl. Vorteile werden durch die Behebung der Mängel voraussichtlich aufgehoben.

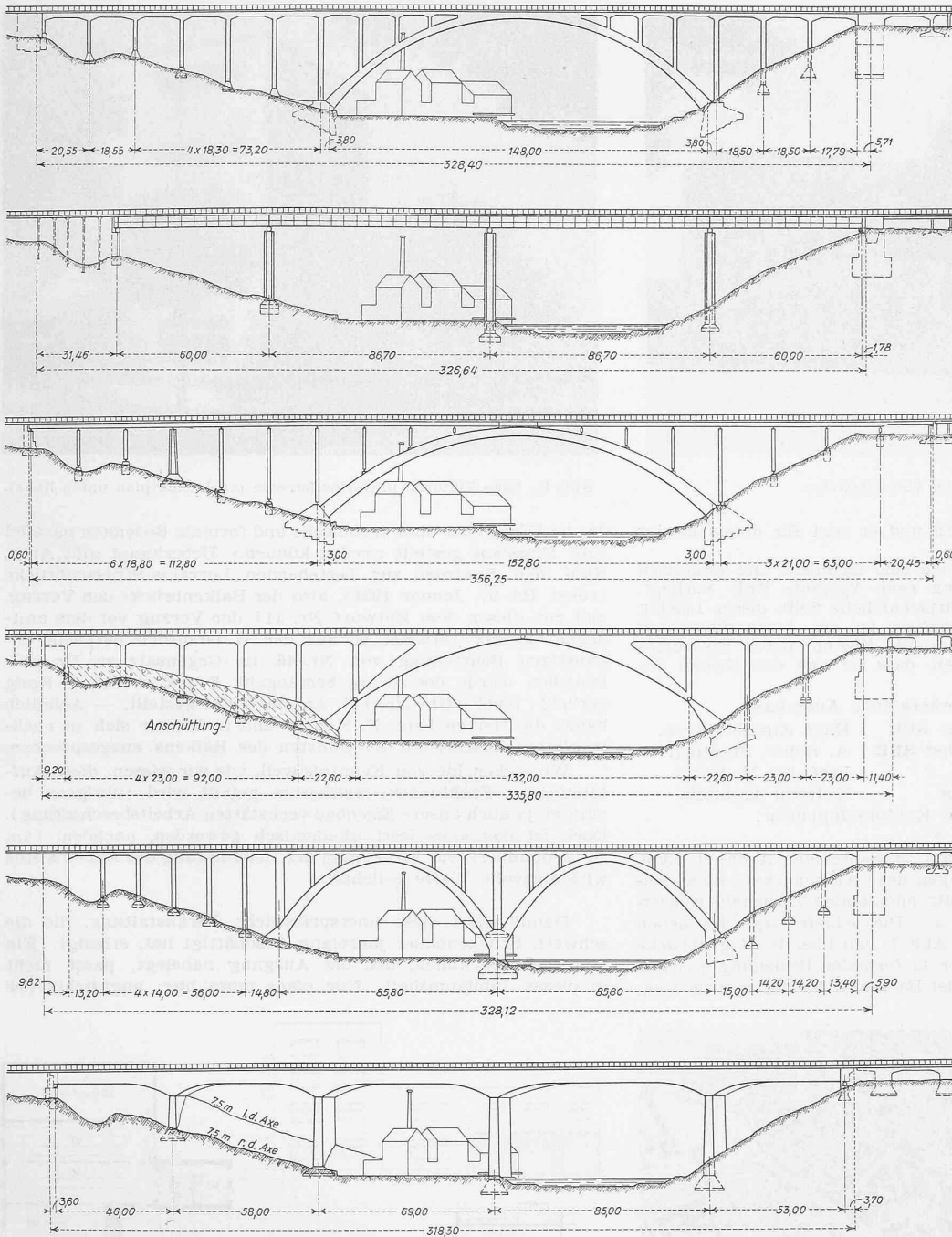
Der Zwillingsbogen und die enge Distanz der durchbrochenen Stützwände ergeben eine stark vertikale Betonung und wirken unruhig im Landschaftsbild. Die stark ausgeprägten Vouten tragen dazu bei, dass die ganze Brücke ein hartes und starres Aussehen erhält.

B. Zweibogenlösungen.

Entwurf 36. Die Durchbruchssicherheit der Platte ist nicht gewahrt. Die Vereinigung von Fahrbahnplatte und Bogenscheitel ist ungünstig. Die Aufnahme der Wind- und Fliehkräfte durch die Platte ist gesichert. Die Rahmen der Aufbauten sind auf Wind- und Fliehkräfte nicht berechnet. Die Längsstabilität ist unzureichend. Die Knicksicherheit des Bogens ist nicht behandelt, ebenso nicht die Formänderung des Bogens. Säulen und Fahrbahndecke sind nicht als zusammenhängendes Gebilde berechnet. Das gilt auch für den Aufbau über dem Bogen. Die statische Berechnung ist im allgemeinen richtig. Die Querriegel der Bogen fallen nicht in die Ebene der Stützen der Aufbauten, sodass bedeutende Nebenspannungen entstehen. Auch die Ausbildung der Fahrbahndecke ist nicht glücklich. Das vorhandene Planmaterial ist nicht in allen Punkten genügend. Der Mittelpfeiler springt sehr stark in die Uferböschung hinein. — Wirtschaftlich bietet der Entwurf keine Vorteile.

Bezüglich der ästhetischen Wirkung kann auf die Bemerkungen zum Entwurf 16 I verwiesen werden¹⁾. Die geringen

¹⁾ Entwurf 16 I: Die Zweibogenanordnung mit dem Mittelpfeiler bei der Brauerei ergibt dort eine Zusammenballung von verschiedenen Bau-massen. Die Schrägstellung des Mittelpfeilers zur Uferlinie steigert den ungünstigen Eindruck. Im übrigen wirkt das Projekt mit der aufgelösten Konstruktion von Bogen und Pfeiler sehr unruhig, geradezu wild.



Varianten-Entwürfe zum Aareübergang der SBB in Bern

1. Rang, Entwurf Nr. 46
 Verf. Ing. E. Rathgeb, Zürich, Arch. Hans Weiss, Bern.
 Eisenbeton-Zwillingsbogen von je 4,50 m Scheitelbreite.

2. Rang, Entwurf Nr. 11^I
 Verfasser:
 Stahlbau-Arbeitsgemeinschaft mit Prof. O. R. Salvisberg.
 4 durchlaufende Blechträger in je 4,05 m Abstand, 4,80 m hoch.
 [Vollständige Verfasserliste siehe Nr. 18, Seite 199.]

3. Rang, Entwurf Nr. 11^{II}
 Verfasser:
 Stahlbau-Arbeitsgemeinschaft mit Prof. O. R. Salvisberg.
 Zwillingsbogen mit steifer Armierung und Kastenquerschnitt, im Scheitel 5 x 3,5 m.

4. Rang, Entwurf Nr. 28^I
 Verf. Ing. R. Maillart, Bern.
 Dreigelenkbogen mit Kastenquerschnitt 13,0 m breit.
 4 Vertikalwände von 0,60 und 0,50 m Stärke.

5. Rang, Entwurf Nr. 36
 Verf. Ing. H. u. F. Pulfer, Bern.
 Eisenbeton-Zwillingsbögen in 11,6 m Axabstand.

6. Rang, Entwurf Nr. 38
 Verf. Ing. J. Bolliger, Zürich, mit Arch. Vonmoos, Interlaken.
 Kontinuier. Eisenbetonbalken, 2 Balken-Paare von max. 5,5 m Trägerhöhe.

Einheitlicher Masstab 1 : 2500.

Pfeilerabstände über den Bogen geben eine noch stärkere vertikale Betonung, die durch die verschiedene Stärke der Pfeiler über den Widerlagern nochmals gesteigert wird. Die ganze Konstruktion wirkt gerüstartig.

C. Balkenbrücken.

Entwurf 11 I. Die Durchbruchbarkeit der Platte ist gewährleistet. Die Ableitung der Wind- und Fliehkräfte ist gut gelöst; auch die Seiten- und Längsstabilität des ganzen Systems ist gewahrt. Die statische Berechnung des Stahlüberbaues ist einwandfrei, sehr vollständig und berücksichtigt alle Einflüsse gemäss den Vorschriften. Die bauliche Durchführung und die Darstellung sind gut. — Die Kosten des Projektes sind verhältnismässig hoch, zum Teil zufolge Berücksichtigung aller ungünstigen Kraftwirkungen in ungünstigster Zusammensetzung. Auch bei Berücksichtigung der möglichen Verminderung der Ausmasse kann die Angebotssumme des offiziellen Projektes nicht erreicht werden.

Der Vorschlag weist gute Formen auf und gewährleistet eine ruhige Wirkung. Der Viadukt steht in bewusstem klarem Gegensatz zu den Formen der Lorrainebrücke. Das Projekt könnte gewinnen bei Anordnung der Uferpfeiler parallel zum Aarelauf. Die übermässige Ausdehnung des Balkens über die ganze Talbreite wirkt wegen des Hinschleifens über die stark ansteigende Böschung auf der rechten Seite schwer. Eine Verkürzung wäre auch zu empfehlen, weil ein Teil der äussersten rechten Oeffnung in die Kurve zu liegen kommt. In dieser Hin-

sicht erscheint das offizielle Projekt mit zwei Hauptöffnungen einer guten Lösung näher zu stehen.

Entwurf 38. Die konstruktive und statische Behandlung ist für die Beurteilung ausreichend. Das Projekt ist richtig und ausreichend dimensioniert und im Gegensatz zu den andern Projekten sind keine Zusatzkosten zu erwarten. — Wirtschaftlich ist dieser Entwurf gegenüber dem offiziellen Bogenprojekt im Nachteil.

Der Entwurf steht in ausgesprochenem Gegensatz zur Lorrainebrücke. Unschön sind die ungleichen Pfeilerabstände und die stark betonten Vouten. Trotz ihrer schrägen Stellung zur Fahrbahn stehen die Pfeiler nicht im gewünschten Einklang mit der Uferlinie. Das Projekt ist eines der wenigen, das sich mit einer andern Lösung für das Los 2 nicht kombinieren lässt.

Schlussfolgerungen.

1. Die Beratungen des Ausschusses haben zu dem Ergebnis geführt, dass keiner der eingereichten Entwürfe dem offiziellen Projekt in technischer, wirtschaftlicher und ästhetischer Hinsicht gleichgestellt werden kann. Auf Grund des vorliegenden Materials und nach eingehender Gegenüberstellung der eingereichten Varianten und des offiziellen Entwurfes empfiehlt der Ausschuss, den offiziellen Entwurf mit einem grossen Bogen über das Aaretal und mit schlaffen Eiseneinlagen auszuführen.

2. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass für das 5. Bau-los auch die Lösung 16 I in technischer und ästhetischer Be-

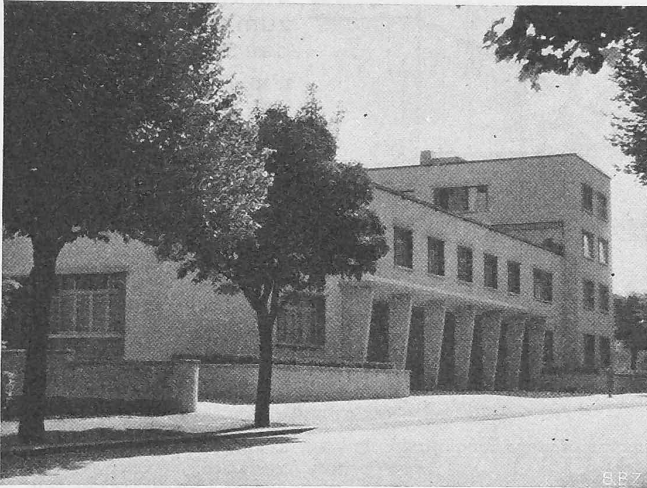


Abb. 10. Hofeinfahrt und Ausfahrten Viktoriastrasse.

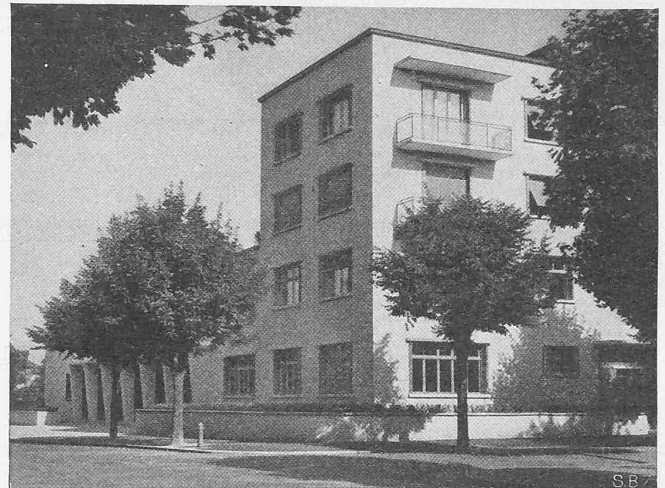


Abb. 9. Ecke Viktoria- u. Gotthelfstrasse (vgl. Stadtplan unten links).

ziehung empfohlen werden kann und er regt für dieses Baulos weitere Studien an.

3. Da für das 4. Baulos auch eine technisch und ästhetisch sehr befriedigende Balkenlösung nach Variante SBB vorliegt, empfiehlt der Ausschuss, die wirtschaftliche Seite dieser Lösung weiter zu studieren. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass durch konstruktive Massnahmen die Kosten dieses Entwurfes so weit gesenkt werden können, dass sie sich den Kosten der Bogenlösung nähern.

Bern, 19. Sept. 1936. Der vorberatende Ausschuss:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------|
| A. Acatos, Obering. SBB | Hans Klauser, Arch. |
| A. Bühler, Sekt.-Chef SBB | A. Reber, Stadting. |
| Prof. Fr. Hübner | Prof. Dr. M. Ritter |
| Prof. Dr. L. Karner | E. Rybi, Architekt |
| A. v. Steiger, Kantons-Ingenieur. | |

*

Zu diesem Gutachten hat am 29. September Arch. E. Rybi, der den beiden letzten Sitzungen des «Ausschusses» nicht beiwohnen konnte, an dessen Vorsitzenden einige Vorbehalte schriftlich mitgeteilt; er schreibt u. a. «Die schiefe Lage des neuen Viadukts zum Aarelauf (vergl. Abb. 7) wird bei der Bogenbrücke für die Stellung der Uferpfeiler in formaler Beziehung gewisse Schwierigkeiten ergeben; bei der Balkenbrücke fallen diese weg,

da die Uferpfeiler ohne technische und formale Bedenken parallel zum Flusslauf gestellt werden können.» Ueberhaupt gibt Arch. Rybi dem *Kontrast* zur bestehenden Lorraine-Strassenbrücke (vergl. Bd. 97, Januar 1931), also der Balkenbrücke den Vorzug, und von diesem dem Entwurf Nr. 11I den Vorzug vor dem amtlichen. Ferner verweist er auf den Widerspruch der sehr ungünstigen Beurteilung von Nr. 46, im Gegensatz zu Nr. 11I: trotzdem wurde der so arg bemängelte *Bogen* in den 1. Rang gerückt; Rybi hätte Nr. 11I an die Spitze gestellt. — Ähnlich haben die Herren Prof. F. Hübner und L. Karner sich in nachträglichen Zuschriften zu Gunsten des Balkens ausgesprochen.

Wir geben hiervon Kenntnis weil, wie wir wissen, diese Auffassung in Fachkreisen weitherum geteilt wird (übrigens benötigen ja auch unsere Eisenbauwerkstätten Arbeitsbeschaffung). Doch ist das alles jetzt akademisch geworden, nachdem (am 26. September) die Abwertung der Bekämpfung des Balkens eine wirkungsvolle Waffe geliehen.

*

Damit wäre diese unerspriessliche Veranstaltung, die die schweiz. Brückenbauer jahrelang beschäftigt hat, erledigt. Ein kritischer Rückblick, den der Ausgang nahelegt, passt nicht in dieses Jubiläumshft. Nur *eines* muss hier, angesichts der

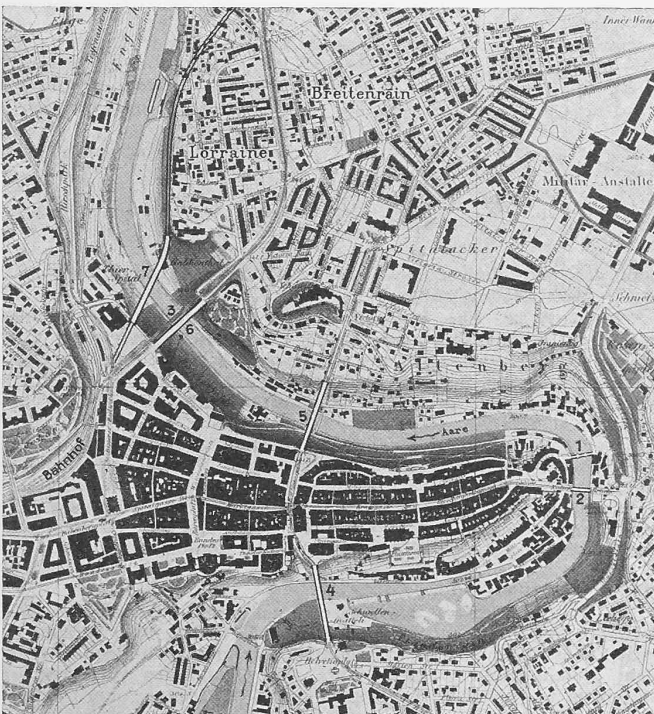


Abb. 7. Uebersicht der Berner Aare-Brücken, Masstab 1:20000.
1 Untertorbrücke, erbaut 1461; 2 Nydeck 1844; 3 erste Eisenbahnbrücke 1858; 4 Kirchenfeld 1882; 5 Kornhaus 1898; 6 Lorraine-Strassenbrücke 1928; 7 die nunmehr beschlossene Lorraine-Bundesbahnbrücke 1936.

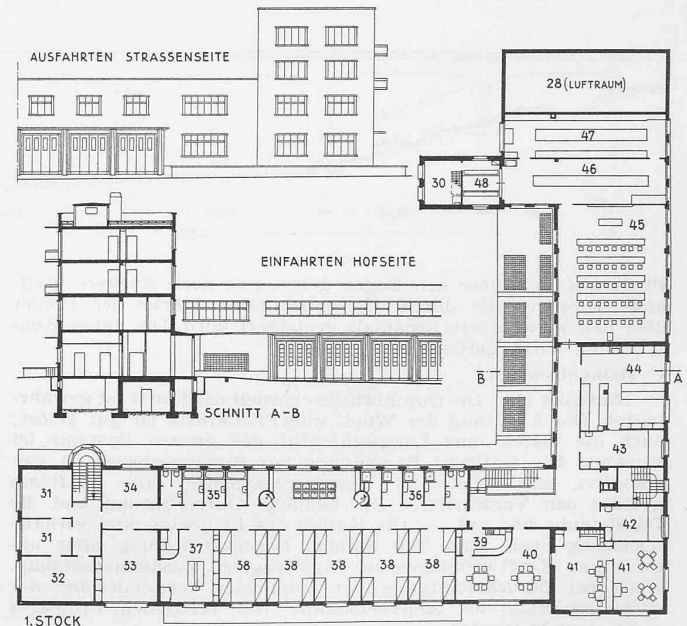


Abb. 4 bis 6. Obergeschoss, Schnitt A-B und Fassaden. — 1:600.

Keller: 1 Waschküche u. Trockenraum, 2 Kesselraum, 3 Kohlen, 4 Abstellräume, 5 Wohnungskeller, 6 Gasübungsraum, 7 Gaszelle (Schleuse), 8 Beobachtungsraum, 9 Schleuse, 10 Ventilatoren, 11 Disp. — *Erdgeschoss*: 12 Postenchef, 13 Alarm, 14 Vize-Postenchef, 15 Sanität, 16 Fahrzeughalle, 17 Gasschutz-Geräte, 18 Garderobe, 19 Reinigung, 20 Ausrüstung, 21 Klein-geräte, 22 Schreiner, 23 Wagenwäsche, 24 Spengler, 25 Maler, 26 Schlauchwäsche, 27 Schlosserei, 28 Rep.-Werkstätte, 29 Schmiede, 30 Übungsturm. — *1. Stock*: 31 Bureau, 32 Instruktion, 33 Kommando, 34 Offizier, 35 Bäder, 36 Douchen, 37 Laboratorium, 38 Schlafraum, 39 Office, 40 Essraum, 41 Tagesraum, 42 Schneider, 43 Sattler, 44 Material, 45 Theorie, 46 Schlauchreparaturen, 47 Schlauchlager, 48 Trockenturm.

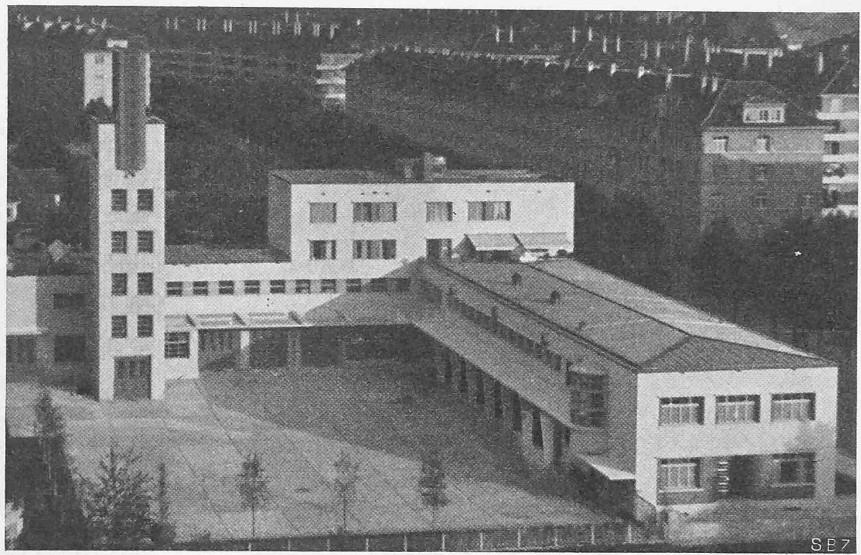
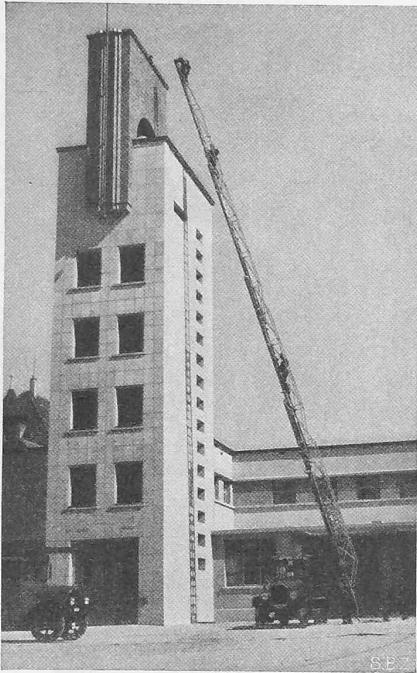


Abb. 7. Tiefblick in den Hof.

Abb. 8. Uebungsturm.

Entwürfe und ihrer Bewertung, im Interesse des Ansehens der daran beteiligten nichtbeamteten schweiz. Brückenbauer gesagt werden, damit ihr, durch Leistung zwar vielfach bewiesenes Können nicht etwa von Fernstehenden an dieser abschätzigen Kritik gemessen werde — einer Kritik, deren negative Tonart geradezu auffallend ist: Es handelt sich nicht um einen regelrechten «Wettbewerb» nach den Grundsätzen des S.I.A., mit einem unvoreingenommenen, neutralen Preisgericht, sondern nur um eine kritische «Entgegennahme von Varianten» zu den amtlichen Entwürfen (Seite 214), deren Vertreter, Verfasser und Mitarbeiter an der Beurteilung der «Varianten» durch den «vorbereitenden Ausschuss» massgebend mitgewirkt haben. Dies ist eine objektive Feststellung, bedeutet als solche also keinen Vorwurf, darf aber nichtsdestoweniger bei der Bewertung des Ergebnisses nicht ausser Acht gelassen werden.

Die SBB hatten übrigens die Veranstaltung gar nicht selbst gewünscht, sondern nur — als «grösster Bauherr» des Landes — unter dem Titel der Arbeitbeschaffung für notleidende, arbeitslose freierwerbende Fachleute, dem Drängen des S.I.A. und der «SBZ» nachgebend, ohne innere Ueberzeugung zugestanden. Dessenungeachtet sind diese Brückenentwürfe interessant zur Illustration der im Brückenbau in den 100 Jahren erzielten Fortschritte, weshalb wir sie in den

Rahmen dieses Bernerbrücken-Heftes eingefügt haben. Bern bleibt also auch weiterhin die ausgesprochene «Stadt der Bogenbrücken», von dieser grössten zurück bis zur ältesten, der Untertorbrücke in der Nydeck, ja noch weiter hinab im Masstab: bis zu der für Bern so typischen Ueberwölbung der Lauben seiner Altstadtgassen. Die Stadt wahrt hierin nur eine ehrwürdige Bautradition; von diesem Gesichtspunkt aus wird die Entscheidung über die Form der Eisenbahn-Lorrainebrücke wohl ohne Zweifel vom Gesamtchor der vox populi bernensis begrüsst werden.

Das neue Feuerwehrgebäude in Bern

Dipl. Arch. HANS WEISS in Bern

Die Lage des neuen Feuerwehrgebäudes ist Abb. 7 auf Seite 216 links unten zu entnehmen: ungefähr beim t des Wortes «Spitalacker», Ecke Viktoriastrasse-Gothelfstrasse. Von dort aus sind nicht nur die nördlichen Quartiere leicht zu erreichen, sondern über die Kornhausbrücke (5) können auch die Altstadt und die südlich gelegenen Stadtteile rasch befahren werden.

Indem das Grundlegende über die Organisation des Gebäudekomplexes bereits in der Veröffentlichung des erstprämiierten Wettbewerbsentwurfes des Verfassers aus dem Jahre 1934 (Bd. 104, S. 51*) zum Ausdruck kommt, sei vorerst auf jene hingewiesen. Was seither zum Bauprogramm neu hinzugekommen ist, sind namentlich die Räume, die im Zusammenhang mit den Luftschutz-Massnahmen nötig geworden sind.

Das Gebäude umfasst vier organisatorisch zusammenhängende Raumgruppen, die sich auch äusserlich abzeichnen.

1. Im *Flügelbau Viktoriastrasse* (Abb. 10) sind die Fahrzeuge und unmittelbar über ihnen die Wachmannschaften (zwei Bodenlöcher mit Gleit-Stange nach unten!) untergebracht, ferner die Alarmzentrale (vergl. die Abb. 13, S. 219) und der Gasschutz - Geräteraum. Verpflegt wird die Wachmannschaft durch städtische Restaurateure, sodass keine Küche für sie nötig ist.

2. Der *viergeschossige Eckbau* (Abb. 9) enthält allgemeine Räume. Ein Dienstingang führt von der Gothelfstrasse zum Innenhof und in das Haupttreppenhaus, wo die Mannschaft des Brand-

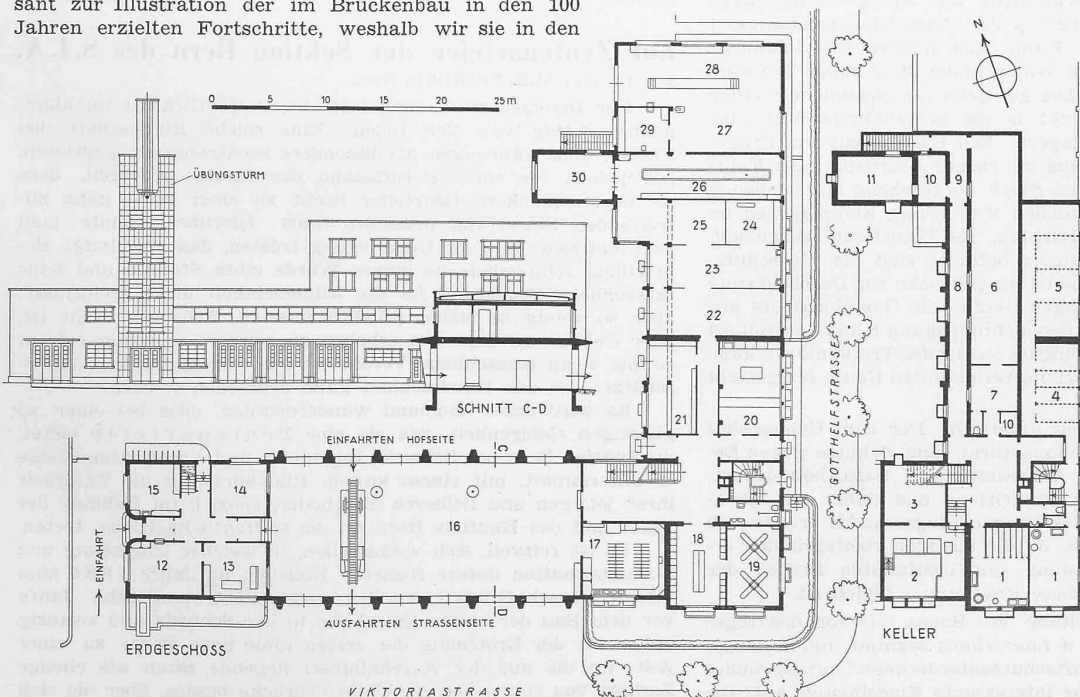


Abb. 1 bis 3. Grundrisse vom Erd- und Untergeschoss, Hoffassade und Schnitt durch die Fahrzeughalle. — 1 : 600.