

Umgestaltung des Bubenbergplatzes in Bern

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **46 (1930)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-576635>

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.

Häuserprojekte gelangt das Schuhhaus Wessner in Aufbau, dessen Bauleitung Herrn Architekt Affelt-ranger in Glarus übertragen wurde. Herr Affelt-ranger ist in Steben kein Unbekannter. Vor Jahren schon erstanden unter seiner Leitung die beiden Geschäftshäuser: Schättlin-Büeler an der Waggitalerstrasse und Waldvogel-Stählin bei der Dorfbrücke.

Neues Postgebäude in Genf. Das große Genfer Postgebäude in der Rue du Montblanc, in der Nähe des Bahnhofes Cornavin, das vom Bund vor einigen 20 Jahren erbaut worden ist, soll demnächst von der Verwaltung aufgegeben werden, weil es den Ansprüchen der Gegenwart nicht mehr genügt. Es ist beabsichtigt, an seiner Stelle in Verbindung mit dem neuen Personenbahnhof Cornavin ein Bahnhofpostamt zu errichten, das ungefähr doppelt so groß wie das augenblickliche Montblanc-Postamt sein wird und mit den modernsten Einrichtungen ausgestattet werden soll, wie sie die Postämter in Basel und Zürich besitzen. Anderseits wird auch das Hauptpostamt Stand, das sich im Bankenviertel befindet, erweitert, um den Postcheckverkehr, den Paketverkehr und den gesamten Telephonverkehr aufzunehmen.

Umgestaltung des Bubenberglplatzes in Bern.

(Korrespondenz.)

Der seit etwa 1½ Jahrzehnten eine ungeahnte Entwicklung aufweisende Motorfahrzeugverkehr hat insbesondere auf den Hauptverkehrsplätzen der Städte innert wenigen Jahren völlig veränderte Verhältnisse herbeigeführt. Die immer mehr in Erscheinung tretende Verkehrshäufung berührt auch die Sicherheit des Straßenbenützers im allgemeinen und die der Fußgänger im besondern. So hat denn auch eine seit Jahren in der Stadt Bern durchgeführte Verkehrsunfallstatistik ergeben, daß sich die Unfälle auf dem Bubenberglplatz zusehends vermehren. Durch die demnächstige Eröffnung der Lorrainbrücke, die einen großen Teil des Verkehrs, der sich heute über die Kornhausbrücke abwickelt, aufnehmen wird, dürften die bestehenden Zustände auf dem Bubenberglplatz noch verschlimmert werden. Es mußten daher Mittel und Wege gesucht werden, um die gewaltige und vielfältige Entwicklung im Straßenverkehr rasch, reibungslos und gefahrlos bewältigen zu können.

Wie Ingenieur A. Durheim in einem Vortrag in der Sektion Bern des Schweiz. Technikerverbandes kürzlich ausführte, haben diese Zustände zu einem Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu einem Alignements- und Bebauungsplan über das Gebiet des Bahnhof- und Bubenberglplatzes und über die Verkehrsregelung daselbst geführt. Auf Grund der guten Unterlagen, über die die Gemeinde Bern nach Durchführung dieses Wettbewerbes verfügte, wurde von den Gemeindebehörden ein Ausführungsprojekt zu einer durchgreifenden Sanierung des allgemeinen, des Straßenbahn- und des Sadtrombusverkehrs aufgestellt. Nach diesem Projekt wird in der Mitte des Bubenberglplatzes eine langgezogene Tramverkehrinsel mit vier Verkehrs- und zwei Abstell- und Rangiergeleisen erstellt, welche eine Breite von 18 m beansprucht. Auf jeder Seite der Insel wird eine Fahrbahn von 8 m Breite liegen, sodaß bei einer Platzbreite von 42 m für den Fußgängerverkehr noch je 4 m zur Verfügung stehen werden. Die langgestreckte Insel zwischen der Laupenstrasse und der Gilgugasse ist in der Achse des östlichen Hirschengrabens durch eine 6 m breite Fahrbahn durchbrochen zur Aufnahme des Verkehrs vom Hirschengraben nach der Schanzen- und

der Laupenstrasse. Am östlichen Ende der langen Mittelinsel und von dieser ebenfalls durch eine 8 m breite Fahrbahn getrennt, ist eine große birnenförmige Perron- und Schutzinsel vorgesehen, welche gleichzeitig den städtischen Straßenbahnen als Haupthaltestelle für sämtliche Linien dienen wird. Eine weitere, dreieckförmige Schutzinsel von 10 m Seitenlänge soll bei der Einmündung der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse erstellt werden und dem Schutze der Fußgänger und der Regelung des Fahrverkehrs dienen. Eine längliche Perroninsel wird nördlich der Eidg. Bank erstellt und soll in Verbindung mit einer weiteren kleinen Schutzinsel vor dem Studerhaus den Fußgängerverkehr an dieser Stelle erleichtern.

Zur Verbesserung der zwischen Burgespital und Heiliggeistkirche bestehenden sehr engen und unübersichtlichen Platzverhältnisse soll die Bahnhofhalle daselbst vorläufig bis zur heutigen Gepäckaushabe abgebrochen und der gewonnene Platz zu Straßenzwecken verwendet werden. Eine große, der Gepäckaushabe vorgelagerte Trottoirzunge wird sowohl dem starken Personenverkehr vom und zum Bahnhof, wie auch dem übrigen Fußgängerverkehr zu statten kommen.

Die vorgesehene Platzaufteilung mit den Geleiseanlagen der städtischen Straßenbahnen in der Mitte des Platzes und zwei Fahrbahnen nördlich und südlich der Schutz- und Verkehrsinseln wird die Durchführung des sich stets steigenden Durchgangs- und Lokalverkehrs nach dem Einbahnsystem gestatten. Bei einer Fahrbahnbreite von 8 m können drei Fahrzeuge mit gleicher Fahrrihtung leicht nebeneinander verkehren, ohne daß eine Kollisionsgefahr eintreten soll.

Die Umgestaltung des Bubenberglplatzes im vorgesehenen Ausmaß erfordert große und verschiedenartige Umbauarbeiten, u. a. eine teilweise Verlegung des eingedekten Stadtbaches. Die neuen Geleiseanlagen bedingen auch eine anderweltige Aufstellung des Bubenbergl Denkmals. Dieses Denkmal wird nun am oberen Zell der Hirschengrabenanlage aufgestellt werden. Ferner wird das Stationsgebäude der städtischen Straßenbahnen auf dem Bubenberglplatz ersetzt durch ein kleineres Gebäude, das etwas weiter westlich auf der neuen birnenförmigen Schutzinsel zur Aufstellung kommen wird.

Um zu einer dem gesteigerten Verkehr Rechnung tragenden Verkehrsregelung zu kommen, wird die „weiße“ Linie Weißenbühl-Brettenrain, die durch die Bundesgasse—Christoffelgasse vor dem Studerhaus vorbei nach der Spitalgasse fährt, zukünftig durch den Hirschengraben und von da über den Bubenberglplatz nach der Spitalgasse geleitet. Die vom Hirschengraben, der Laupenstrasse und der Schanzenstrasse auf den Bubenberglplatz einmündenden Linien werden in der Mitte des Platzes auf zwei doppelspurigen Geleisesträngen vor der zentralen Haltestelle vorbei weitergeführt. Eine Änderung erfährt auch die „blaue“ Linie Bärengraben—Bremgartenfriedhof, die bis jetzt die südlichen Geleise des Bubenberglplatzes befuh, nun aber in die nördlichen Geleise eingeführt werden soll.

Durch den Einbau von Diagonalverbindungen und von zwei Manövriergeleisen zwischen den beiden Hauptverkehrsträngen, die stadtabwärts mit den Betriebsgeleisen verbunden werden, können ohne Störung des Straßenbahnbetriebes Einsatzzüge für die stark frequentierten Linien bereitgehalten und umgestellt werden.

Der Einbau je einer einspurigen Geleiseverbindung zwischen Christoffelgasse und Spitalgasse und im unteren Hirschengraben wird ermöglichen, die Einsatzzüge der Kirchenfeld- und Brettenrainlinien umzuleiten in Zeiten, wo die Manövriergeleise auf dem Bubenberglplatz durch die auf der Brückfeldlinie verkehrenden Ausstellungszüge voll beansprucht sind.

Das neue Stationsgebäude kommt auf den mittleren Teil des großen Inselperrons zu stehen. Da für dieses Gebäude nur eine Breite von 3,5 m zur Verfügung stehen wird, soll es in Pavillonform erstellt werden. Der Pavillon ist dreiteilig mit zwei 4,5 m breiten offenen Durchgängen vorgesehen. Der westliche Teil wird als Dienstraum für das Aufsichtspersonal dienen; der stadtabwärts gelegene Teil erhält den Zeitungskiosk, während der mittlere die neu zu erstellenden Treppen zu den bestehenden unterirdischen Abortanlagen und zu einem neuen Aufenthaltslokal für das Personal aufnehmen wird.

Die Kosten für die Umgestaltung des Bubenberglplatzes im vorgesehenen ersten Ausbau werden insgesamt Fr. 991,000 betragen. Der Umbau soll im Laufe dieses Jahres durchgeführt werden.

Regulierung im Gasverbrauch.

(Adolph Nieger, Frankfurt a. M.)

Gas-Druckregulierung.

„Ein Gasapparat, welcher einer Regulierung bedarf, ist jedenfalls kein erstklassiges Fabrikat!“

So lautete das Urteil eines Baubeamten, als ein Gasapparat nach wenigen Stunden des Gebrauches durch Verrückung außer Betrieb gesetzt war. In einer Stadt, deren Wohnquartiere in Höhenlagen liegen, welche auf mehrere hundert Meter verteilt sind, wurde in einem Gebäude ein größerer Gas-Warmwasser-Apparat installiert. Eine Einregulierung auf den vorliegenden hohen Gasdruck erfolgte nicht, und die Folge war, daß oben erwähnte Erscheinung eintrat.

Die Kritik traf den Kernpunkt nicht. Es lag ein Installationsfehler vor.

Der Architekt wollte die Unvollkommenheit der Gasgeräte treffen, vergaß dabei jedoch, daß gerade in dem Umstand, daß die Gasfeuerstätten in jeder Beziehung feinsten Regulierung auf ihren Wirkungsgrad unterworfen werden können, den bedeutenden Vorteil, welcher der Gasfeuerung den Vorzug vor vielen anderen Feuerungsarten verschafft.

Alle Apparate, welche Gas verbrauchen, sind in ihrer Wirkung vom Gasdruck abhängig.

Druckunterschiede und Druckschwankungen sind Tatsachen, mit welchen gerechnet werden muß. Sie können in ihren Ursachen nicht beseitigt werden.

Gasdruck. Der Gasdruck geht zunächst von der Erzeugungsstätte (Gaswerk oder Kokerei) aus.

Die Höhe des Gasdruckes wird bedingt:

- a) durch die Ausdehnung, Länge und Weite des Verteilungsnetzes;
- b) von der zu liefernden Gasmenge zur Deckung des jeweils anfallenden Gasbedarfes.

Daraus ergibt sich, daß mit verschiedenem Druck gearbeitet werden muß.

Der Gasbehälterdruck kann den gestellten Forderungen nicht entsprechen. Es ist zu verschieden, je nach Höhe des Standes der Behälterglocke. Winddruck und Belastung durch Schnee im Winter verändert auch diesen Druck. Von diesen Druckverhältnissen darf der Gasdruck nicht abhängig gemacht werden und erfolgt deshalb eine Regulierung vom Werk aus. Der von hier gegebene Druck muß so hoch sein, daß an der entferntesten Stelle, wo eine Gasentnahme stattfindet, ein Gasdruck von 50 bis 80 mm noch vorhanden ist.

In den Hauptverbrauchszeiten werden die Werke den Gasdruck erhöhen müssen. Nichtbefiedelte Teile der Ver-

orgungsgebiete verlangen stärkere Speisung mit Gas als Villenviertel, ebenso auch Bezirke mit starker industrieller Belegschaft.

Höhendruck. Je höher die Entnahmestelle liegt, umso größer ist der Gasdruck. Die Drucksteigerung wird durch das spezifische Gewicht des Gases bedingt. Bei dem heutigen Mischgas steigt der Druck um 0,6 mm pro Meter Höhenunterschied. Es können infolgedessen ganz bedeutende Drucksteigerungen auftreten. Aber auch in dem einzelnen Gebäude wirken sich diese bei den obersten Stockwerken nicht unbedeutend aus.

Druckwellen. Eine weitere Druckschwankung bringen die in vielen Städten vorhandenen Fernzündungen der Gaslaternen. Die allerdings nur auf wenige Minuten sich erstreckende Erhöhung des Druckes kann bei den Gasgeräten eine um $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ vermehrte Gaszufuhr bringen.

Die Druckgebung innert 2—5 Minuten erfolgt in drei Perioden:

- a) Druckgebung;
- b) Druckhaltung;
- c) Druckausgleichung.

Die Laternen sind in ganz- und halbnächtige geteilt und kommt somit eine tägliche Druckwellengabe von 30 bis 45 Minuten in Betracht, welche für bestimmte Gasapparate ungewollte Störungen bringen kann.

Bezirksdruckreglung. Um die durch die verschiedenen Forderungen nötigen Druckunterschiede auszugleichen, werden innerhalb des Versorgungsgebietes einzelne Bezirke durch Regler unter möglichst gleichmäßigem Druck gehalten, so daß sich z. B. die durch die Höhenlagen auftretenden Drucksteigerungen nicht nachteilig auswirken können.

Eine generelle Druckregelung bedingt die Ferngasversorgung, welche mit Gasdrücken von einigen tausend Millimeter Wassersäule arbeitet.

Über die Bedeutung von hohen Gebrauchs- und Verteilungsdrücken für Großgasversorgung sei auf die unter diesem Titel erschienene Druckschrift von Direktor P. Spaleck (Dessau) hingewiesen.

Erhöhter Gasdruck. Im Interesse rationeller Gaswirtschaft ist eine allgemeine Erhöhung des Gasdruckes anzustreben. Hierdurch könnte man auf einen Normal-Verbrauchsdruck kommen, was in Bezug auf wirtschaftliches Arbeiten der Gasgeräte nur von Vorteil wäre.

Es steht außer Zweifel, daß der unterschiedliche und schwankende Gasdruck in mancher Beziehung hemmend und störend auf die Verwendung des Gases wirkt.

Auswirkung des Gasdruckes auf die Apparate. Es ist für den Gasgerätefabrikanten unmöglich, einen für alle Orte und alle Verhältnisse verwendbaren Normal-Gasapparat schaffen zu können.

Ändert sich der Druck im Leitungsnetz, so ändert sich auch die an der Entnahmestelle ausströmende Gasmenge.

Jedes Gasgerät ist für eine bestimmte Normalleistung gebaut. Neben grundlegender Konstruktion ist es die Heizfläche, welche im Verhältnis zu der zur Verbrennung kommenden Gasmenge steht.

Während einzelne Apparate genaues Einhalten der Gaszufuhr bedingen, kann bei anderen eine Schwankung ohne ungünstige Auswirkung innerhalb fester Grenzen erfolgen.

Gasvergeudung. Bei offenen Gasfeuerungen, wie diese z. B. durch den Gaslocher dargestellt sind, tritt bei gesteigertem Gasdruck eine Vergrößerung der Flamme ein. Der Boden der Kochgefäße wird nicht mehr im vollen Maße bestrichen, die Flammen schlagen darüber hinaus.