

Das Weltpostverein-Denkmal in Bern

Autor(en): **B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 16

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-24057>

Nutzungsbedingungen

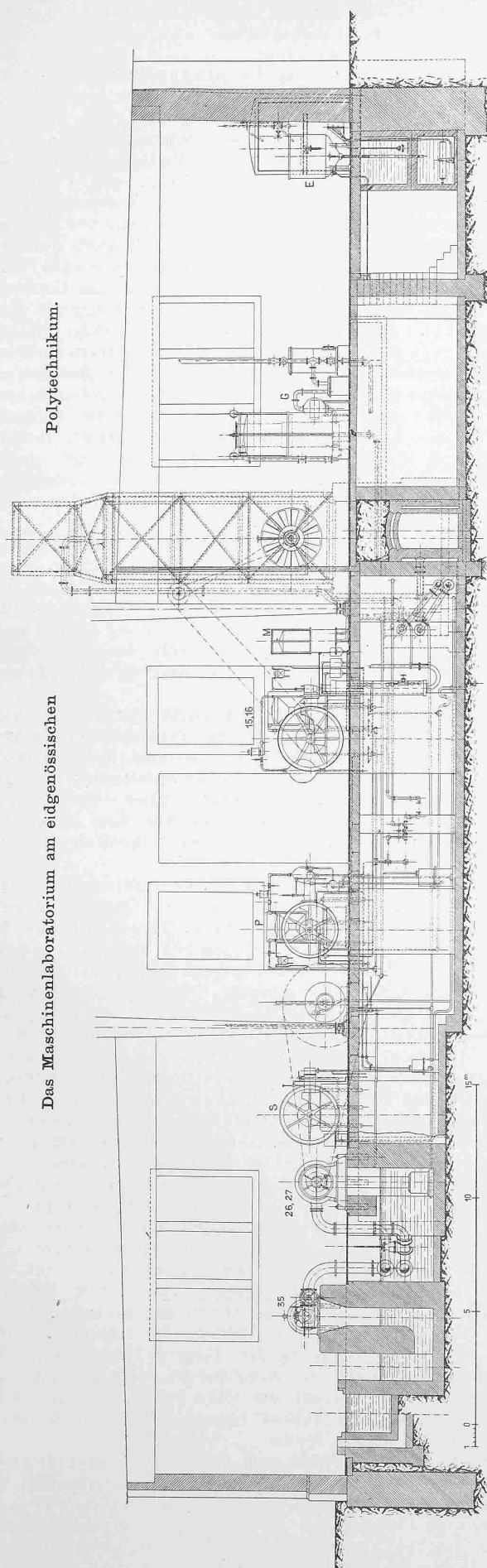
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Abp. 6. Querschnitt durch den westlichen Teil der Maschinenhalle und Ansicht der westlichen Abschlusswand. — Masstab 1:250. — (Legende siehe Seite 188.)

Was das städtische Kanalnetz anbelangt, ist zu bemerken, dass im III. Kreise der Hohlstrassenkanal (70/105) und der Birmensdorfer Hochwasserkanal 120/180 cm beim Stauffacherquai syphoniert werden müssen, in der Zwischenstrecke aber weitere Syphonierungen nicht nötig sein werden, weil der in der Seebahnsteasse im westlichen Trottoir projektierte Kanal und die im östlichen Trottoir vorgesehene Längssole sämtliche Nebenkanäle und Dolen aufnehmen und den Hauptsammlern zuführen. Im II. Kreise ist einzig in der Seestrasse eine Dohlensyphonierung notwendig.

Die Bodenverhältnisse betreffend ergibt sich somit, dass dieselben längs der verlegten Linie im II. Kreise ungleich günstiger sich gestalten als auf dem Trace der bestehenden Linie und dass infolgedessen und dank der hohen Lage der Bahnvielflette über den Grundwasserständen und der hierdurch ermöglichten wirksamen Entwässerungsanlage im III. Kreise, ausserordentliche Schwierigkeiten für Bau und Betrieb nicht zu befürchten sind.

Der *Kostenvoranschlag* des Projektes wird dadurch günstig beeinflusst, dass die Nivellette etwas höher liegt als bei den frühern Projekten, dass sich der Anschluss der Sihltalbahn wesentlich einfacher gestaltet, und namentlich dadurch, dass der Bau, da er grösstenteils ohne den Betrieb auf der bestehenden Linie zu stören ausgeführt werden kann, mit viel weniger Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird. Der Bericht äussert sich dazu:

«Wenn gleichwohl die totalen Baukosten des vorliegenden Projektes auf Grund des speziellen Kostenvoranschlags sich auf rund 10,5 Mill. Fr. belaufen, so beruht dies hauptsächlich auf der Einsetzung hoher Einheitspreise und Ansätze bei einzelnen Hauptposten (Organisation, Verzinsung, Expropriation, Unvorhergesehenes u. s. w.) Wird aber berücksichtigt, dass dieser hohen Baukostensumme auch eine bedeutende Einnahme gegenübersteht, die sich zusammensetzt aus dem Erlös aus dem, auf der ganzen bestehenden Linie freiwerdenden Bahnareal (rund 55000 m²) und aus der Verwertung des Aushubmaterials zur Auffüllung des Mythenquai und anderer Objekte u. s. w., welche Einnahmen auf mindestens 2,5 Mill. Fr. zu veranschlagen sind, so ergibt sich als Nettoergebnis eine Totalkostensumma von rund 8 Mill. Fr.

Es stellt sich damit die neue Projektvorlage keinesfalls ungünstiger als die übrigen Projekte.»

In einem Schlussworte zu ihrem Berichte stellen die Projektverfasser alle die Vorteile zusammen, welche die von ihnen beantragte Lösung dieser immer brennender werdenden Frage für die Entwicklung aller durch sie berührten Stadtteile bietet. Ihre Arbeit ist, auch wenn der Einzelne dieses oder jenes anders gewünscht haben sollte, doch lebhaft zu begrüßen, weil sie die Frage endlich aus dem Zustande der allgemeinen generellen Vorbereitung auf praktischen Boden gestellt und sie in ernsthafte Diskussion gebracht hat, die hoffentlich zu ihrer baldigen, gedeihlichen Lösung führen wird.

Das Weltpostverein-Denkmal in Bern.

(Mit einer Tafel.)

I.

An Stelle der alten, flachen und genrehaften Denkmalkunst mit ihrer Betonung der Originalität in der Erfindung, die wir noch heute so viel in Frankreich und andern romanischen Ländern gepflegt sehen, setzten *Adolf Hildebrand* und seine Schüler eine Kunstbetätigung, deren Wert hauptsächlich in der Darstellung gelegen ist, in der Formengebung und in dem Verhältnis des Künstlers zur Natur, sowie zu den Gesetzen der Tradition. Aber obwohl es noch nicht allzulange her ist, dass diese Anschauungen sich Bahn brachen, scheint doch auch diese Stufe der Entwicklung durch das Schaffen *Meuniers* und vor allem *Klingers* bereits überholt zu sein. Denn diese Künstler wussten ihren Werken neben dem „Herausarbeiten des Materials“, neben einer „reliefartig geschlossenen Silhouette“ und neben dem „tektonischen Momente“ auch ihr gewaltiges innerliches Empfinden zu übertragen und verstanden ihren Arbeiten einen „Gehalt“ zu geben, der aus wesentlich grössern Tiefen heraufgeholt werden muss, als die geschmackvollen Formen des Hildebrandschen Kreises oder die gesuchten, sensationellen Erfindungen seiner Vorgänger. Allerdings sind die

Absichten und Ziele dieser neuesten Künstler noch nicht in so klaren Worten ausgesprochen und dem grösseren Publikum verständlich gemacht, wie das der feinsinnige Hildebrand für seine Anschauungen im „Problem der Form“ getan hat; aber schon macht sich allorts das Gefühl bemerkbar, dass im Verhältnis zu Klingers Schaffen und dem seiner Anhänger selbst Hildebrand und seine Schüler nur als Künstler des Geschmacks zu bewerten sind, die allerdings mit ihrer Kunst die Plastik ein gut Stück weiter vorwärts gebracht haben.

Eine Illustration für diese kurz skizzierte Entwicklung der Denkmalkunst in den letzten Jahrzehnten, wie sie besser, reichhaltiger und instruktiver nicht geboten werden könnte, geben die in der Reitschule zu Bern derzeit ausgestellten Modelle, das Ergebnis des internationalen Wettbewerbes für ein Weltpostdenkmal daselbst.¹⁾ Künstler aus romanischen und germanischen Ländern, mit ältesten und neuesten Anschauungen, haben sich mit ihrem besten Können betätigt, sodass in der Tat die Ausstellung aller dieser Arbeiten zusammengefasst eine bildliche Darstellung der Geschichte der Denkmalkunst des letzten Menschenalters abgibt, in der wohl kaum ein Zwischenglied fehlen dürfte. Und da die Jury mit feinem Verständnis Typen eines jeden hervorragenden Entwicklungsstadiums zur Prämierung ausgewählt hat, so bietet auch unsere Veröffentlichung der preisgekrönten Arbeiten eine gedrängte Darstellung fast aller der wichtigsten Bestrebungen und Richtungen, die bei dem Wettbewerbe zum Ausdruck gekommen sind.

Es soll damit nicht gesagt werden, dass die übrigen Arbeiten im Vergleich zu den prämierten ohne Bedeutung seien; im Gegenteil, eine Fülle von guten, grossen, zum Teil aber auch bizarren Gedanken, Motiven und Auffassungen bestürmen den Beschauer und werden bei ernstem Studium, abgesehen von dem umfassenden Ueberblick über das Schaffen und Streben der gestaltenden Künstler, auch manch befruchtende Wirkung hinterlassen.

Die der heutigen Nummer beigelegte Tafel enthält die Projekte Nr. 12 mit dem Motto „Plus vite“ von René de St. Marceaux in Paris und Nr. 16 mit dem Motto „in signo pacis“ von Georges Morin in Berlin, die beide mit einem I. Preise „ex aequo“ bedacht worden sind. Dr. B.

Die Albulabahn.

Vortrag von Oberingenieur Professor F. Hennings, gehalten an der 40. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins vom 6. September 1903 in Chur.

Hochgeehrte Versammlung!

Unser verehrtes Vereins-Präsidium hat gewünscht, dass wir Ihnen am heutigen Tage einen Vortrag über unsere neuen Linien bringen.

Da wir in unserer Festschrift Mitteilungen darüber gebracht haben und Sie heute die Albulabahn bereisen werden, schien uns anfangs ein solcher Vortrag des Guten fast zu viel zu sein.

Da aber bei der Eisenbahnfahrt die Bauwerke rasch vorübergleiten, haben wir doch geglaubt dem Wunsch nach einer vorhergehenden Orientierung entsprechen zu sollen, und so denke ich der mir übertragenen Aufgabe am besten in der Weise gerecht zu werden, wenn ich Ihnen unser Planmaterial vorführe und dem Zug der Linie folgend auf die wichtigsten Bauanlagen aufmerksam mache.

Dabei muss ich mich freilich der Kürze der Zeit halber auf die Albulabahn beschränken.

Es sind indessen auch die Pläne der Rheintal-Linie Reichenau-Ilanz hier aufgelegt und ich möchte denjenigen Herren, welche die Zeit erübrigen können, einen kurzen Ausflug nach Ilanz, der ja nur einige Stunden in Anspruch nimmt, sehr empfehlen, da diese Bahnlinie inmitten des grossen vorhistorischen Flimser Bergsturzes ungewöhnliche Verhältnisse darbietet und in landschaftlicher Beziehung die blendend weissen hohen Türme der Breccie, welche an die

Dolomiten des Ampezzotales erinnern, überaus malerischer Natur sind und in ähnlicher Weise sonst nirgends gesehen werden können.

Indem ich mich nun der Albulabahn zuwende, verzichte ich darauf, von der grossartigen Gebirgswelt zu reden, welche unsere Bahnlinie durchfährt. Ich will nur hervorheben, dass unsere für den Winterbetrieb erbaute Bahn, indem sie bis zur Höhe des Rigikulm hinauffährt, ehe sie in den Scheiteltunnel einmündet, sich über das Niveau der bis jetzt bestehenden Bahnen erhebt. Die Gotthardbahn sucht bekanntlich schon in der Höhe von 1100 m, also 700 m tiefer, den Schutz des grossen Tunnels auf. Es kommt dabei aber in Betracht, dass die klimatischen Verhältnisse der Bündnerpässe weit günstiger als am Gotthard sind, indem die Waldgrenze 300 bis 400 m höher als dort hinaufreicht. Die Linie Landquart-Davos, welche bis zur Höhe von 1633 m hinaufsteigt und seit vielen Jahren auch im Winter anstandslos betrieben wird, hat den Beweis erbracht, dass wir auch die neue Albulabahn mit voller Sicherheit im Winter befahren können, nachdem beim Bahnbau die Schnee- und Lawinen-Verhältnisse oberhalb Bergün weitgehende Berücksichtigung gefunden haben, teils durch die Bahnanlage selbst, teils durch Lawinengalerien, Abbauten und Ablenkungen der Lawinenzüge und durch Anlage von tiefen Schneegräben.

Das generelle Projekt unserer neuen Linien verdanken wir der ausgezeichneten Arbeit des Herrn a. Obering. Moser.

Unser hiesiges Baubureau, das für die Ausführung der neuen Linien gebildet wurde, begann seine Tätigkeit im Juli 1898. Im Oktober desselben Jahres wurde der Albulatunnel in Angriff genommen. Derselbe wurde im März dieses Jahres vollendet und hat daher eine Bauzeit von 4½ Jahren erfordert.

Das Detailprojekt der gesamten übrigen Linien wurde derart gefördert, dass die Arbeiten im Sommer 1900 ausgeschrieben und vergeben werden konnten und die Inangriffnahme der wichtigsten Bauten im Spätsommer 1900 erfolgte. Im Jahre 1902 — also 2 Jahre später — wurde dann in den Monaten Juli bis Dezember vor dem Schneefall der Oberbau bis zur Station Preda am Eingang des Albulatunnels gelegt.

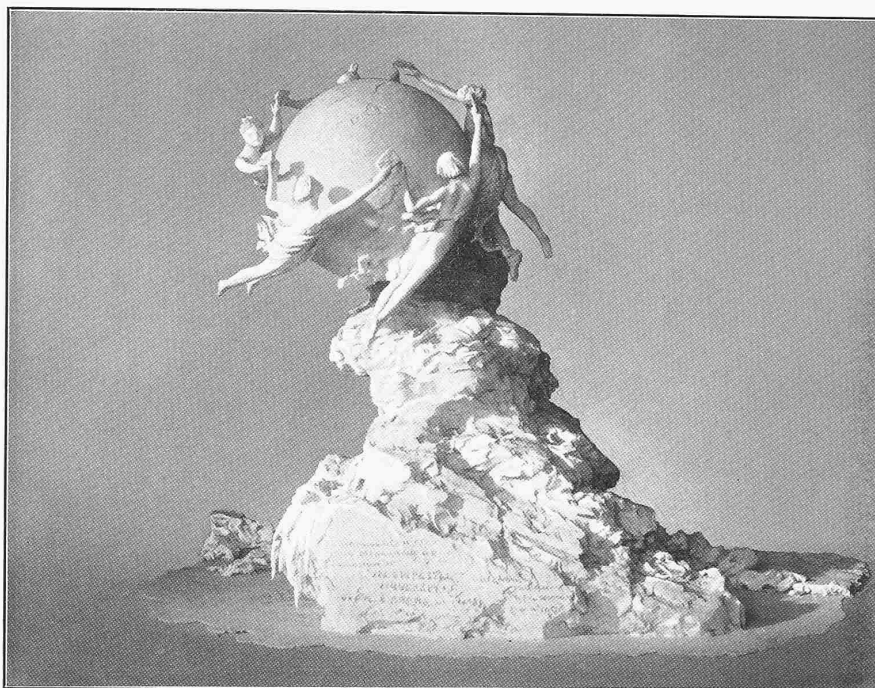
Es geschah dies in der Weise, dass mit einem monatlichen Fortschritt von etwa 6 km der Oberbau mittels Lokomotive von den Lagerplätzen in Thusis und Sils bis Bergün vorgelegt wurde; hier traf er anfangs Dezember mit dem inzwischen von besonderen Lagerplätzen aus — von Preda abwärts — gelegten Oberbau zusammen; zu diesen Lagerplätzen war das Oberbaumaterial bereits im vorhergehenden Winter mittels Schlitten hinaufgeführt worden. Dieser Vorgang war geboten, damit nach Fertigstellung des Albulatunnels und nach Schneeabgang im Engadin in den einzig hierfür noch verfügbaren zwei Monaten, April und Mai dieses Jahres, das Oberbaumaterial für die Strecke Preda-Celerina (19 km inkl. Nebengeleise) auf dem Bahngeleise vorgeführt und verlegt werden konnte. Sonst wäre das kostspielige Auskunftsmitel des Achstransportes über die Bergpässe erforderlich gewesen (etwa 100000 Fr.).

Bevor ich nun zu den eigentlichen Bauarbeiten übergehe, gebe ich noch kurz die Steigungsverhältnisse an: Die Bahn steigt von Thusis bis gegen Solis mit 25 ‰, dann folgen geringere Steigungen bis Surava, von wo wieder bis Filisur 25 ‰ zur Anwendung gelangen.

Von Filisur bis Preda kommt die Maximalsteigung von 35 ‰ vor, welche in den längeren Tunnels auf etwa 30 ‰ ermässigt ist. Im Albulatunnel steigt die Bahn bis zur Mitte mit 10 ‰ auf die Höhe von 1823 m und fällt dann mit 2 ‰ zur Station Spinas, welche 26 m höher liegt, als die Station Preda.

Von Spinas erreicht man die Station Bevers (1713,5 m) mit 32 ‰ Gefälle. Zwischen Bevers und Samaden fällt die Bahn mit 12 ‰ und steigt mit 7,5 ‰ auf die Höhe 1708,7 m; dann wird Celerina mit 16 ‰ Steigung erreicht in der Höhe von 1733 m, worauf mit 20 ‰ Steigung die Höhe der Station St. Moritz (1778 m) gewonnen wird.

¹⁾ Bd. XLI, S. 219; Bd. XLII, S. 162.



I. Preis «ex aequo». Verfasser: *René de St. Marceaux* in Paris.



I. Preis «ex aequo». Verfasser: *Georges Morin* in Berlin.

Wettbewerb für das Weltpostverein-Denkmal in Bern.