

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 13

PDF erstellt am: **17.05.2024**

### **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.

**Formschöne und billige Möbel** (Band LXXII, Seite 208). Das am 14. und 15. März versammelte Preisgericht hat in diesem vom *Verband Schweiz. Konsumvereine* veranstalteten Wettbewerb unter 108 eingereichten Entwürfen folgendes Urteil gefällt:

- I. Preis (3000 Fr.) Arch. *Hans Mähly*, Basel.
- II. Preis (2000 Fr.) Arch. *Willy Meyer*, Dresden.
- III. Preis (1500 Fr.) Arch. *Luisa Guyer*, Zürich.
- IV. Preis (1000 Fr.) Arch. *Vogelsanger & Maurer*, Rüslikon.
- V. Preis (750 Fr.) Möbelfabrik *Gygax & Limberger*, Altstetten-Zh.

Mit je einem Preise von 350 Fr. ausgezeichnet und zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe von Bautechniker *Rudolf Sievi* in Bergün und von Architekt *Karl Hügin* in Zürich. Weiter erhielten Preise von 350 Fr. Arch. *August Trüb* in Stuttgart; Arch. *Paul Hosch* in Basel, Mitarbeiter *Hans Buser*, Basel; die *Basler Bau-gesellschaft*, Basel.

## Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.  
Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

II **Lago Ritom**, Le Lac Ritom. Par *Léon W. Collet*, Professeur de géologie à l'Université de Genève, collaborateur scientifique du Département suisse de l'Intérieur, *R. Mellet*, Professeur de chimie analytique à l'Université de Lausanne, collaborateur au Service suisse des Eaux, et *C. Ghezzi*, aggiunto tecnico del Servizio delle Acque. Avec VIII planches et 19 figures. Berne 1918. En vente au Secrétariat du Service suisse des Eaux. Prix br. 6 frs.

**Tabellarische Zusammenstellung der Hauptergebnisse der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen für das Jahr 1916.** Von *J. Näf*, Ingenieur. Veröffentlichungen der Abteilung für Wasserwirtschaft des Schweiz. Departement des Innern. Herausgegeben unter der Leitung von Dr. sc. techn. *C. Mutzner*. Bern 1918. Zu beziehen beim Sekretariat der Abteilung für Wasserwirtschaft. Preis geh. 8 Fr.

**Die Berechnung der Rahmenträger mit besonderer Rücksicht auf die Anwendung.** Von Dr.-Ing. *Fr. Engesser*, Geheimer Oberbaurat und Professor. Zweite erweiterte Auflage. Mit 43 Abbildungen und 2 Zahlenbeispielen. Berlin 1919. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 3,60.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Mitteilung des Sekretariates.

Demnächst wird in üblicher Weise von den Mitgliedern des S. I. A. der Jahresbeitrag von 15 Fr. für 1919 eingezogen. Es wird ersucht, in den Bureaux die nötigen Anweisungen zu geben, damit die Einzugsmandate nicht zurückgewiesen werden.

Unbekannte Adressen von Mitgliedern:

- O. Amiras, Ingenieur, früher Lausanne.
- Ed. Carey, Ingenieur, früher Lausanne.
- Rud. Glauser, Ingenieur, früher Bern.
- Ferd. Gut, Architekt, früher Harrow on the Hill.
- Eug. Tomasini, Ingenieur, früher Chambésy-Genève.
- W. Wrubel, Ingenieur, früher Zürich.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### PROTOKOLL

der V. Sitzung des Wintersemesters 1918/1919

Freitag den 7. Februar 1919, abends 8 Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.  
(Fortsetzung von Seite 140.)

**Traktandum 3. Die Berner Bahnhoffrage.** Ing. *W. Schreck* hält im Namen des Vorstandes ein einleitendes Referat. Unter Hinweis auf die vielen ausgehängten Pläne (die vom städtischen Tiefbauamt, der Generaldirektion der S. B. B. und Herrn Ing. Liechty gütigst zur Verfügung gestellt wurden) legt er in kurzen Zügen den Entwicklungsgang der Berner Bahnhofanlagen dar. Die neuesten Projekte der S. B. B. von 1905, 1911 und 1912 vermochten die Unzulänglichkeit der *Personenanlagen* nicht zu beseitigen, während andererseits die grossen Aufgaben der Zusammenführung der Hauptlinien, der Anlage und Gruppierung der Güterbahnhöfe und der Nebenanlagen gut und zweckmässig gelöst wurden. Da sich die öffent-

liche Meinung bereits eingehend mit der Frage des Personenbahnhofes befasst hatte, wandte sich die Gemeindebehörde an den Fach-Experten Ing. Dr. C. O. Gleim in Hamburg mit dem Ersuchen um eingehende Begutachtung. Nun, nachdem uns dies durch den Vortrag des Stadtgenieurs *F. Steiner* bekannt gegeben wurde, wollen auch wir Fachleute uns aussprechen, offen und sachlich. Es soll sich nicht um eine Kritik, sondern um einen Gedankenaustausch handeln. Es gilt rasch zu handeln, da uns durch die Elektrifikation, durch die Umgestaltung des Verkehrs auf Grund ausländischer Einflüsse, durch die Schiffbarmachung unserer Flüsse u. a. m. neue Aufgaben erwachsen.

Der Referent erinnert daran, dass ausserhalb der Verwaltung stehende Betriebsfachmänner zu Worte kommen möchten, dass die Bauingenieure bei den vielen und wichtigen Kunstbauten, bei den Strassenverlegungen, besonders aber als Unternehmer bei den Kostenberechnungen mitarbeiten könnten. Das Verkehrsproblem der ganzen Stadt müsse im Anschluss an den Umbau des Personenbahnhofes neu aufgerollt und in Zusammenarbeit mit den Architekten auf grosszügiger Basis gelöst werden.

Arch. *H. Hindermann* vertritt im Anschluss hieran die Gesichtspunkte der Architektenschaft, besonders im Hinblick auf städtebauliche Fragen. Hier bietet sich den Architekten vielleicht zum letzten Mal Gelegenheit, durch Beteiligung an der Diskussion und durch geeignete Vorschläge, wirksam auf die Gestaltung des künftigen Stadtbildes einzuwirken. Das Bahnhofgebäude selbst und die Formgebung des Bahnhofvorplatzes bieten allein schon grosse Aufgaben, doch möchten die Architekten an diese herantreten können, bevor es zu spät sei.

Die Linienführung durch die Lorraine und die dort geplante Hochlegung der Geleise könne städtebaulich in keiner Weise befriedigen. Hindermann redet deshalb den Varianten mit einer Linienführung durch die Enge und einer Uebersetzung der Aare durch den weit flussabwärts liegenden Brückenneubau das Wort. Dadurch könnte auch die Lorrainebrücke als reine Strassenbrücke in befriedigender Weise gelöst werden und der riesige Steinhaufen einer etwa 34 m breiten kombinierten Bahn- und Strassenbrücke würde das schöne Stadtbild Berns nicht verunzieren.

In der Diskussion ergreift Ing. *H. Liechty* das Wort zu längeren Ausführungen, in denen er die Grundzüge und den Entwicklungsgang seines „Vielschleifen-Gleichstrombahnhofes“ erläutert.<sup>1)</sup> Er unterzieht die Behandlung, die sein Projekt durch die S. B. B. erfahren hat, einer scharfen Kritik und ersucht den Vorstand, für die Behandlung seines Schleifenbahnhofprojektes einen besondern Diskussionsabend anzusetzen. Der Referent kritisiert auch das Gutachten Gleim und stellt die Kosten eines Umbaues nach dessen Vorschlag in Gegensatz zu denjenigen, die bei seinem Projekt erwachsen. Er vermisst bei Gleim die individuelle Ausnützung von Vorteilen, die die örtlichen Verhältnisse zulassen und erachtet deshalb die Interessen der Stadt Bern als nicht gewahrt. Energische Förderung der Arbeiten nach nochmaliger reiflicher Prüfung der Gesamtfrage sei dringend geboten, im Interesse der Konkurrenzfähigkeit unserer Alpenbahnen und des zukünftigen Verkehrs. (Beifall.)

Stadtgenieur *Steiner* antwortet auf eine Anfrage Liechty's, dass ihm nicht bekannt sei, ob Gleim ausser dem von ihm mitgeteilten auch noch andere Vorschläge gemacht habe. Das vorliegende Projekt möchte vor allem vom betriebstechnischen Standpunkt aus geprüft werden. Steiner begrüsst die Anregungen Hindermanns und betont vor allem die Vorteile der Engelinien für die Gestaltung der Lorrainebrücke und deren Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung der ganzen Lorraine.

Ing. *F. Bersinger* spricht zu Gunsten eiserner Brücken, wodurch viele Nachteile vermieden würden, wogegen Ing. *K. Kilchmann* für die Steinbrücken eintritt. Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Breite einer kombinierten Brücke würde er aber auch eine Verlegung der Bahnliesen nach der Engehalde begrüssen.

Generaldirektor *O. Sand* stimmt Hindermann zu in der Bahnhofplatz-Frage; er sichert Studium beider Linienführungen, durch die Lorraine und der Engehalde entlang, zu. Das Projekt Liechty, das gründlich studiert worden sei, bezeichnet er als unannehmbar vom betriebstechnischen Standpunkt aus. Dem Gedanken eines besondern Diskussionsabends über dieses Schleifenprojekt steht er sympathisch gegenüber.

<sup>1)</sup> Vergl. die Besprechung des Projektes (mit Zeichnungen) Band LXIII, S. 293 (16. Mai 1914). Red.