Die Bahnhoffrage in Bern

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-15621

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

etwas grösser als 3 *kg*, welche der Experte Ing. Chappuis als zulässig erachtet hatte, nämlich 3,26 *kg* nach unserer Berechnung oder 3,36 *kg*, wenn angenommen wird, dass das Wasser unter den hintern Theil des Fundaments getreten sei, in welchem eine Zugspannung von 0,5 *kg* vorhanden. — Dass mit steigender Füllung die Mauer noch rascher an der Grenze ihrer Widerstandsfähigkeit angelangt war, als die in Fig. 1 und 2 dargestellte, ist selbstverständlich und halten wir es daher für überflüssig, die durch das in die Fugen und unter das Fundament eindringende Wasser neu hinzugekommenen Kräfte in der nämlichen Weise wiederzugeben, wie es für das projectirte Profil geschehen ist, da ja überdies jeder, der sich dafür interessirt, diese Zahlen leicht selbst ausrechnen kann und wir zudem keine Sicherheit haben, dass die mittlern Dimensionen der gestürzten Mauer wirklich die vorausgesetzten gewesen seien.

Die Bahnhoffrage in Bern.

I.

Wie aus den in dieser Nummer mitgetheilten Verhandlungen des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hervorgeht, hat sich derselbe in letzter Zeit einlässlich mit der wichtigen Frage der Umgestaltung des dortigen Bahnhofes beschäftigt und eine Commission, bestehend aus den HH. Prof. *Auer* (als Präsident), Baumeister *Bürgi*, Ing. *Flükiger*, Arch. *Davinet* und Ingenieur *Anselmier* bestellt mit dem Auftrage, die Sache näher zu studiren und dem Verein Anträge zu weiterem Vorgehen vorzulegen.

Die Commission hat den ihr gewordenen Auftrag in prompter Weise erledigt, indem sie am 9. dieses Monats einen umfassenden Bericht*) über die Angelegenheit abgegeben, welcher in der Vereinssitzung des nächstfolgenden Tages vorgelegt wurde. Nach gründlicher Discussion hat sich der Verein mit diesem Berichte vollständig einverstanden erklärt und beschlossen, denselben dem schweiz. Eisenbahndepartement, den bernischen Behörden und den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu übermitteln und ihn geneigter Berücksichtigung zu empfehlen.

Der bevorstehende Umbau des Berner Bahnhofes ist von so allgemeinem Interresse, dass wir uns nicht versagen können, auf die in dem Bericht niedergelegten Ansichten in möglichster Gedrängtheit einzutreten.

Aufnahmsgebäude. Die genannte Commission hat zuvörderst die Frage des *Neubaues* des Aufnahmsgebäudes untersucht und zwar an Hand der drei von der städtischen Baudirection vorgelegten Project-Skizzen. Sie bezeichnet von denselben das Project II als die rationellste, klarste und naturgemässeste Lösung. Bei demselben liegt das Aufnahmsgebäude parallel mit den Geleisen zwischen Post und Burgerspital**). Die Front desselben wäre in voller Entwickelung von den zahlreichen Strasseneingängen sichtbar, welche auf den durch die Post, Heiliggeistkirche und den Schweizerhof begrenzten Platz einmünden. Es ist dies eine Lage, die eine monumentale, den heutigen Anforderungen an einen solchen Bau würdige Lösung gestatten würde. Auch die in dem genannten Project eingezeichneten Räume entsprechen dem Bedürfniss. Indess würde dieses Project die Beseitigung des Annexes des Burgerspitals bedingen. Nun hat aber der Burgerrath in den bezüglichen Verhandlungen eine ablehnende Haltung eingenommen und auch der Staat hat nicht das nothwendige Interesse an der Verwirklichung dieses Projectes an den Tag gelegt. Angesichts dieser Verhältnisse musste sich die Commission darüber klar werden, dass gegenwärtig das Project eines *Neubaues* nicht in Betracht kommen kann.

*) Derselbe ist bei *S. Collin* in Bern in Druck erschienen und lautet: Bericht der vom Bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein zur Prüfung der Bahnhoffrage gewählten Commission. Dem Verein vorgelegt am 10. April 1889.

**) Für nichtschweizerische Leser mag vielleicht die Bemerkung nicht überflüssig sein, dass sich in Bern die sonst nicht mehr übliche Form: Burgerspital, Burgerrath, Burgergemeinde für Bürgerspital, Bürgerrath etc. erhalten hat und officiell angewendet wird.

Auf die Frage des *Umbaues* eintretend, hat die Commission sich mit dem Project der Centralbahn vom October 1888 und demjenigen des technischen Inspectorates vom Januar dieses Jahres beschäftigt. Das letztere ist eine Modification des ersteren. Beide Projecte schliessen sich dem Expertenvorschlag von 1888 an. In denselben ist der nördliche Theil der Bahnhalle als abgeschnitten gedacht; schräg vor dieselbe und parallel mit den Geleisen wurde ein Aufnahmsgebäude gelegt, das die Wart- und Restaurations-Locale enthält. In den gegenwärtigen Wartsälen sind Diensträume für das Personal untergebracht. Die grosse Halle ist im Wesentlichen für die Gepäck-Auf- und Abgabe verwendet und zwar im Entwurf der Centralbahn zugleich noch als Ausgangs- und in demjenigen des Inspectorats als Eingangsvestibul. Als Mängel dieser Projecte werden bezeichnet: Die grosse Entfernung der Gepäck-Auf- und Abgabe und der Diensträume von den Geleisen, ferner der weite Weg vom Billetschalter zu den Gepäck- und Wartlocalen. Diese Mängel charakterisiren die Entwürfe als Provisorien, als *Uebergangsstadien* zu einer besseren, *definitiven* Anlage. Wenn dies angenommen wird, so muss vor Allem darnach getrachtet werden, das zu vermeiden, was einem zukünftigen Neubau hindernd in den Weg treten könnte. Vorab sind jene Theile des jetzigen Umbauprojectes, welche das Provisorium überdauern, dem zukünftigen Neubau anzupassen. Es betrifft dies die Erweiterung der Geleiseanlagen, die Stützmauern und Perrons. Desshalb verdient die Lage der neuen Zubauten die grösste Beachtung; denn es ist nicht anzunehmen, dass die nordwestliche Flucht des Aufnahmsgebäudes gegen die Geleise, wie sie heute für das Provisorium projectirt wird, bei einem spätern Neubau den Geleisen näher gerückt werde. Zwischen den Façadenlinien der Projecte der Stadtbaudirection und jener der Centralbahn besteht aber ein Abstand von 20 *m*, um welches das letztere der Stadt näher gerückt ist. In dieser Flucht aber würde ein definitives Aufnahmsgebäude nicht mehr die nothwendige Längenentwicklung zwischen den convergirenden Linien des Postgebäudes und des Burgerspitals finden und würde mit seiner Hauptfronte, der grossen Eingangshalle, viel zu weit in den Platz vortreten. Der Neubau müsste sich dann in seiner ganzen Configuration dem weniger empfehlenswerthen Project III der Baudirection anschliessen. Die Commission glaubt daher, dass auf diese Rücksichtnahme ein ganz besonderes Gewicht gelegt werden sollte und dass der bestimmte Wunsch an die Behörden gerichtet werde, darauf hinzuwirken, *dass die gegenwärtig projectirten Wartsäle weiter nach Nord-Westen vorgeschoben und die ganze Perron- und Geleiseanlage mit einem grösseren Radius der grossen Schanze näher gerückt werde.*

Miscellanea.

Kuppelbruch bei einem Militärzug der Gotthardbahn am 28. März. Ueber diesen Vorfall, welcher in der schweizerischen Presse bereits mehrfache Besprechung gefunden hat, sind wir vorläufig im Falle, folgende Mittheilung zu machen: Am 28. März wurden zwei Extrazüge zum Transport der Bataillone 67 und 69 von Zürich nach Bellinzona ausgeführt. Der erste derselben hatte um 10 Uhr 4 Minuten Vormittags in Gurtnellen einzutreffen und um 10 Uhr 10 Minuten abzufahren. Die grösste Steigung hatte derselbe unmittelbar nach Station Gurtnellen vor Eintritt in den Pfaffensprung-Kehrtunnel mit 26,17 ‰ zu überwinden. Im Kehrtunnel beträgt die Steigung 23 ‰. Als der Zug etwa 450 *m* weit in den Tunnel gelangt war, zerrissen am zweiten Wagen hinter der Maschine Kuppelung und Nothketten. Der Kehrbogen im Tunnel ist aus Kreisbogen mit verschiedenen Radien von 280 *m* bis 600 *m* zusammengesetzt und es befand sich der Zug in einem solchen Uebergang von der schärferen zur flacheren Curve als der Bruch erfolgte. Er wurde von zwei Achtkuppler-Lastzugmaschinen geführt und verkehrte mit einer Geschwindigkeit von etwa 17 *km* per Stunde. Er hatte 64 Achsen und eine Belastung von 290 *t*. Zwanzig Bremsen waren besetzt und vorschriftsmässig im Zuge vertheilt. Die Locomotivführer gaben sofort das Nothsignal, die Bremsen wurden in Wirksamkeit gesetzt und der abgerissene Zugstheil auf zwei Wagenlängen zum Stillstand gebracht. Da die beiden Locomotiven vor dem Stillstehen noch etwas vorgefahren