Zum Umbau des Bubenbergplatzes in Bern

Autor(en): **Ehlgötz, Herm.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 22

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-44108

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

wäre, dürfte sie doch ihren eigentlichen Zweck, Hilfsmittel zu sein für die Einrechnung des Wasserspiegels, nur sehr bedingt erfüllen, trotz der sehr überraschenden Uebereinstimmung zwischen Versuch und Wirklichkeit — überraschend, wenn man an die auch in der Veröffentlichung angeführten Störungsmöglichkeiten denkt und an das relativ grosse Spiel, das die grundlegenden Definitionen lassen. Auf einen recht interessanten Umstand, der zwar nicht direkt mit der hier gestellten Aufgabe zusammenhängt, möchte ich indessen doch noch hinweisen. Es betrifft die Frage der Uebertragung der Ergebnisse der Modellversuche auf die Wirklichkeit. Diese Untersuchungen zeigen, dass diese Uebertragung hier zu Trugschlüssen führen kann, wenn infolge des Modellmasstabes im Versuch Wassergeschwindigkeiten auftreten, die unterhalb der kritischen Geschwindigkeit von 4 m/sec liegen, während sie in der Wirklichkeit diese Geschwindigkeit bei weitem übersteigen; im Modell bleibt der Wasserstrahl als Ganzes beisammen, in der Ausführung löst er sich hingegen auf; ein Gegenstück zu der unangenehmen Erscheinung der laminaren Bewegung bei breiten Modellen und kleinen Wassermengen. Endlich kann man sich noch fragen, ob bei der strengen Durchführung des den erwähnten Untersuchungen zugrundegelegten Gedankens die Luftzuleitung nicht z. B. auch von unten angestrebt werden sollte, was durch einfache bauliche Anordnungen ohne Zweifel möglich wäre, um die Strahlauflösung so weit wie möglich zu fördern.

*

Contribution à l'étude de l'écoulement en déversoirs, par Dr. Maurice Golaz.

Diese theoretischen Untersuchungen zeigen, dass einer der hydraulischen Glaubenssätze, das von Bélanger im Jahre 1857 aufgestellte Prinzip des maximalen Ergusses bei gegebener Energie, durch das allgemeinere Prinzip der maximalen Leistung (als Integral der Leistungen der einzelnen Stromelemente des Durchflussquerschnitts) ersetzt werden kann. Die mathematische Behandlung stösst aber auf Schwierigkeiten, die sich in dieser Grösse bei Anwendung des Satzes von Bélanger (der sich im grossen ganzen ja bewährt) nicht einstellen. Soweit die Formulierung aber gelungen ist, zeitigt sie Ergebnisse, die mit den Versuchen sehr gut übereinstimmen; es betrifft dies den Ueberfall mit kreisrunder Krone und den Ueberfall mit fast horizontal bleibenden Wasserfäden. (Schluss folgt.)

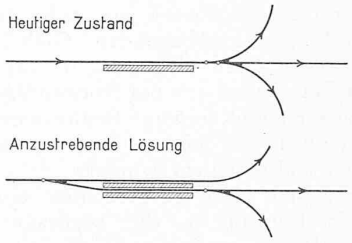
Zum Umbau des Bubenbergplatzes in Bern.

In Band 95, Nr. 22 und Band 96, Nr. 3 dieser Zeitschrift waren verschiedene Vorschläge über die Umgestaltung des Bubenbergplatzes in Bern gemacht und Kritik an den städtischen Ausführungsplänen geübt. Die Kritik zeigt, dass in den Einzelheiten der Verkehrsgestaltung in Städten noch die verschiedenartigsten Ansichten vorhanden sind. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Gestaltung von Verkehrsplätzen erst in neuerer Zeit zu einem Spezialgebiet des Städtebaues geworden ist. Wenn ich mir als Fernstehender erlaube, einen kleinen Beitrag zu dieser Frage zu geben, so tue ich das besonders deshalb, weil mir die Stadt Bern aus verschiedenen Besuchen bekannt ist; dabei muss ich allerdings die Einschränkung machen, dass mir ohne längeres Studium der örtlichen Verhältnisse selbstverständlich ein abschliessendes Urteil nicht möglich ist. Unter diesem Gesichtspunkt bitte ich meine Ausführungen zu verstehen.

Ich stimme den Ausführungen des Wettbewerbs-Entwurfs von H. W. Thommen, Bern, und Architekt A. Doebeli, Zürich, wie auch dem Vorschlag von Dipl.-Ing. Albert v. Pfyffer, Los Angeles, darin zu, dass die „birnenförmige" Gestaltung der öffentlichen Verkehrsinsel unzweckmässig ist, denn diese Verkehrsinsel zwingt den Ost-West-Verkehr des Bubenbergplatzes zu Umwegen, die nicht begründet sind. In dieser Hinsicht ist der Vorschlag von H. W. Thommen und Arch. A. Doebeli zweifellos vorzuziehen.

Auch der neuerliche Vorschlag von Herrn Dipl. Ingenieur Pfyffer, der diese öffentliche Platzinsel in einer Form anordnet, dass der Ost-West-Verkehr in flüssiger Form über den Bubenbergplatz geführt wird, hat hier seine Vorteile. Fraglich ist mir allerdings, ob es zweckmässig ist, die Strassenbahngeleise in die Verkehrsfläche einzubauen. Hier scheint mir mit Rücksicht auf die klare Trennung der Flächen für verschiedene Verkehrsarten der Gedanke des städtischen Entwurfs und des Wettbewerbsentwurfes Thommen-Doebeli den Vorzug zu verdienen. Ich stimme auch der Kritik am städtischen Entwurfe voll und ganz zu, dass die Anordnung von Rangiergeleisen auf dem Bubenbergplatz nicht zweckmässig ist. Es muss oberster Grundsatz jeder Verkehrsgestaltung sein, auf einem verkehrsreichen Platz möglichst wenig zusätzlichen Verkehr zu schaffen. Eine Lösung wird nur dann glücklich, wenn versucht wird, jeden irgendwie vermeidbaren Verkehr an eine andere Stelle des Stadtgebietes zu bringen; denn der Rangierverkehr auf einem Platz wird auch bei zeitlich geschickter Einordnung in den übrigen Verkehr Behinderungen des allgemeinen Verkehrs nach sich ziehen. Hier scheint mir tatsächlich ein wesentlicher Mangel des städtischen Entwurfes zu liegen.

Der Entwurf von Pfyffer und der Wettbewerbsentwurf Thommen-Doebeli haben aber beide einen Gesichtspunkt bei dem Vorschlag ihres Platzes übersehen. Soviel ich mich erinnere, führt ein ausserordentlich dichter Strassenbahnverkehr über den Bubenbergplatz. Wenn dieser Strassenbahnverkehr heute vielleicht ohne grosse Schwierigkeiten noch bewältigt werden kann, so wird doch einmal die Zeit kommen, wo ein flüssiger Verkehr nicht mehr möglich ist. Dann wird aber sowohl der Vorschlag von Pfyffer, wie der von Thommen-Doebeli nicht geeignet sein, für einen flüssigen Strassenbahnverkehr zu sorgen. Bei der Bedeutung des Bubenbergplatzes muss auch für die Strassenbahn, die ja sehr oft das den Verkehr hindernde Element in einer städtischen Strasse ist, für Flüssigkeit, d. h. grosse Betriebsleistung gesorgt werden. Das lässt sich am besten ermöglichen durch eine entsprechende Ausgestaltung der Haltestellen der Strassenbahn. Genaue Untersuchungen bestätigen, dass die Kapazität von Strassenbahnlinien insbesondere abhängig ist von dem Aufenthalt an der Haltestelle, d. h. von ihrer Ausgestaltung, weniger von der Linienführung selbst. Hier lässt sich in der Ausgestaltung des Bubenbergplatzes eine zweckentsprechendere Lösung dadurch finden, dass die Haltestelle aus mehreren Geleisen zusammengesetzt wird und so für jedes Geleise bereits *vor* der Haltestelle eine Trennung der Strassenbahnlinie nach den verschiedenen Richtungen vorgenommen wird[1]. Ich verkenne nicht, dass eine solche Lösung nur an Stellen des Strassenbahnnetzes notwendig ist, die eine ausserordentlich dichte Wagenfolge aufweisen. Wenn mir auch vielleicht erwidert wird, dass heute der Zeitpunkt für einen solchen Vorschlag noch zu früh erscheint, so glaube ich doch, dass auch für den Bubenbergplatz die Zeit kommt, wo diese Notwendigkeit erforderlich ist. Jedenfalls scheint es mir zweckmässig, wenn schon heute durch entsprechende Ausgestaltung der Strassenbahnhaltestellen auf eine solche Gestaltung Rücksicht genommen würde. Eine Skizze, die diesen Gedanken zum Ausdruck bringt, füge ich bei.



31. Oktober 1930.

Prof. Herm. Ehlgötz,
Techn. Hochschule, Berlin.

MITTEILUNGEN.

Die Bereicherung der Optik durch den Raman-Effekt. Der Nobelpreis für Physik des Jahres 1930 wird dem 1888 in Calcutta geborenen und daselbst als Professor tätigen indischen Physiker Chandrasekhara Venkata Raman zufallen. Dieser entdeckte 1928, dass beim Eindringen eines Bündels Lichtstrahlen in einen beliebigen Körper, insbesondere in eine Flüssigkeit, eine seitliche Lichtemission dieses Körpers erfolgt, die bei monochromatischer Natur des einfallenden Lichts aus Sekundärstrahlen von zum einfallenden Lichte abweichenden Schwingungszahlen besteht. Diese Erscheinung, d. h. der sog. Raman-Effekt, ist von viel allgemeinerer Art, als die ähnliche, nur bei vereinzelten Substanzen vorkommende, seit langem bekannte Erscheinung der

[1] Vergl. Spittelmarkt (Berlin) in Bd. 92, Seite 26* (14. Juli 1928), sowie Paradeplatz (Zürich) in Bd. 93, Seite 70* (9. Februar 1929) und Vorschlag für den Bellevueplatz (Zürich) in Bd. 93, Seite 193*, Abb. 2 (16. März 1929). Red.