Die Schweizerische Landesbibliothek in Bern: Architekten A. Oeschger, J. Kaufmann und E. Hostettler, Zürich und Bern

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 2

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45439

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

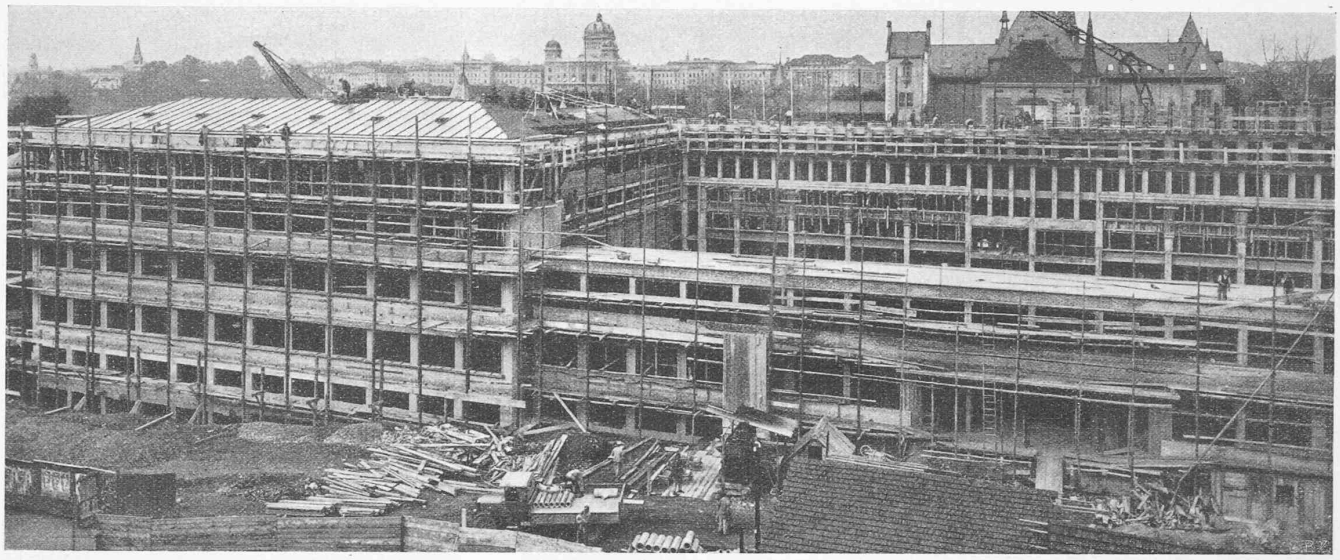

Abb. 19. Südfront des Rohbaues (am 29. Oktober 1929). Im Hintergrund das Parlamentsgebäude, rechts das historische Museum.

Die Schweizerische Landesbibliothek in Bern.

Architekten A. OESCHGER, J. KAUFMANN und E. HOSTETTLER, Zürich und Bern. (Schluss von Seite 8.)

Das Büchermagazin ist ein reiner Eisenbetonbau. Seine betonierten Fassadenpfeiler sind auf der Nordseite gestockt, auf der Südseite schalungsroh gelassen und mit Casanin gestrichen. Auch die unterzugslosen, 12 cm starken Decken und die Innenstützen sind roh geweisselt. Die Fassadenpfeiler werden innen durch Sperrholzplatten verkleidet. Der Lesesaaltrakt hat im Untergeschoss Pfeiler in armiertem Beton und Hohlkörperdecke, im Erdgeschoss Eisenständer und Fachwerkträger für Decke und Oberlichter. Die Bureauflügel haben Fassaden- und Innenstützen aus Eisenbeton und Hohlkörperdecken; Fensterbrüstungen und Zwischenwände sind nachträglich ausgemauert. Weiter sind ausgeführt: die äussere Sockelverkleidung in Tessinergranit, die Steinhauerarbeiten in Grès de Bulle geschliffen, zum Teil in Kunststein, die Mauerflächen verputzt mit Casanin-Anstrich. Während die zentralen Gebäudekörper begehbare Flachdächer System Gartenmann erhalten haben, mussten, aus Kompromissgründen, die Ost- und Westflügel mit kupfernen Schrägdächern versehen werden, die zwar wegen ihrer flachen Neigung kaum zur Geltung kommen, aber wesentlich teurer wurden als die Flachdächer.

Als Bodenbelag kam überall da, wo auf besondere Schalldämpfung Wert gelegt wurde, Gummibelag zur Anwendung, so in den Lesesälen, Treppen und Gängen im Erdgeschoss und ersten Stock. Die Arbeitsräume im Untergeschoss und die Abwartwohnung haben Expanko-Korkparkett; die Gänge im zweiten und dritten Stock, verschiedene Räume im Erdgeschoss und das vom Volkszählungspersonal benützte achte Geschoss des Büchermagazins sind mit Linoleum belegt. Ferner sind folgende Beläge verwendet: im Büchermagazin Steinholzböden, in den Bureauräumen Parkett, in der offenen Leseterrasse und im Eingang auf der Ostseite des Untergeschosses Klinkerbelag.

Die Wände der Gänge und Treppenhäuser sind verputzt, z. T. mit Calico bespannt und gestrichen. Alle Bureaux sind mit Salubra-Tapeten versehen, wobei für das ganze Gebäude das gleiche Muster in zwei hellen Tönen verwendet wurde. Direktions- und Sitzungszimmer besitzen Wandbespannungen in Leinen; auf die Behandlung der Lesesaal-Wände ist schon hingewiesen worden (vergl. S. 8). Die Bureaux sind je nach Bedarf mit eisernen Rolladenschränken oder Tablargestellen in Eisen ausgestattet; ebenso sind neue, von schweizerischen Firmen ausgearbeitete Systeme („Bigla" bezw. „Wiedemar") angewendet für die eisernen Gestelle des Büchermagazins bezw. der Archive.

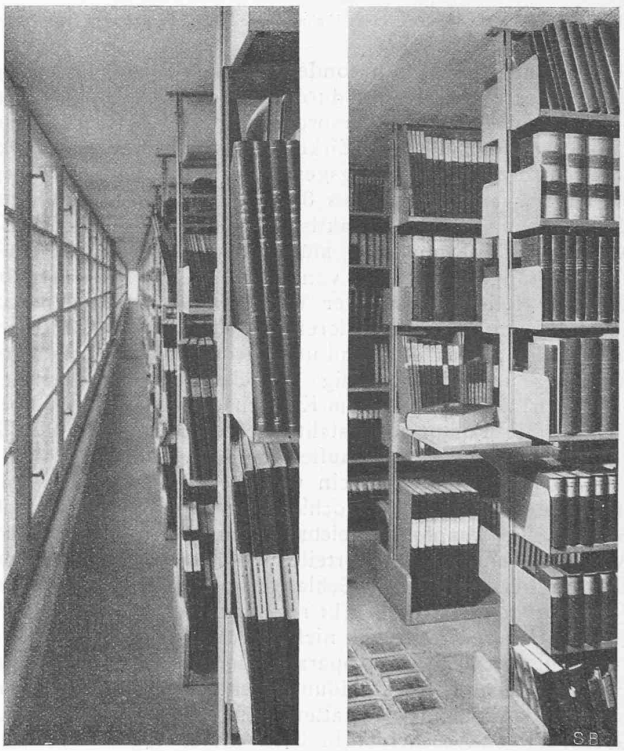

Abb. 22 und 23. Verstellbare Regale System „Bigla" im Büchermagazin.

Der ganze Bau hat durchweg doppelverglaste Fenster in Holzrahmen mit Stoffstoren auf der Sonnenseite der Bureaux. Die Türen, aus glatten Sperrholzplatten, schliessen auf Eisenzargen mit Gummianschlag. Treppengeländer und Metallfassungen der Hauseingänge und Glasabschlüsse sind aus Anticorodal.

Die Heizung ist eine kombinierte Schwerkraft- und Pumpen-Warmwasserheizung; von den drei Sulzerkesseln zu je 48 m² Heizfläche sind zwei für Kohlen- und einer für Oelfeuerung (Uebergangszeiten und Spitzenbedarf) eingerichtet. Die Kohlenkessel haben obere Beschickung und Kohlenzufuhr mittels Hängebahn und eingebauter Kohlenwage. Als Raumtemperatur für die Büchermagazine und Archive sind 12° festgesetzt Die grossen Säle haben Pulsionslüftung, ihre Abluft dient zur Erwärmung bezw. Abkühlung des Hohlraumes zwischen Staubdecke und Glasdach. In diesem Hohlraum sind auch die Beleuchtungs-Reflektoren installiert.

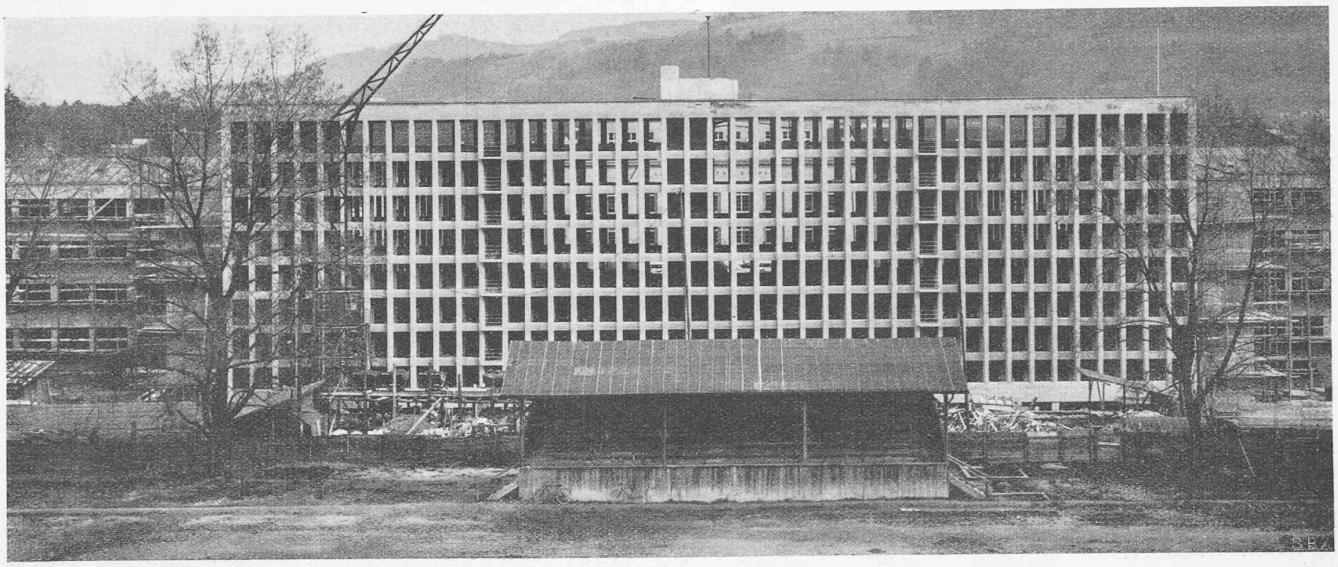

Abb. 20. Das Büchermagazin von Norden, im Rohbau (April 1930). Axenteilung 1,52 m, normale Geschosshöhe 2,27 m.

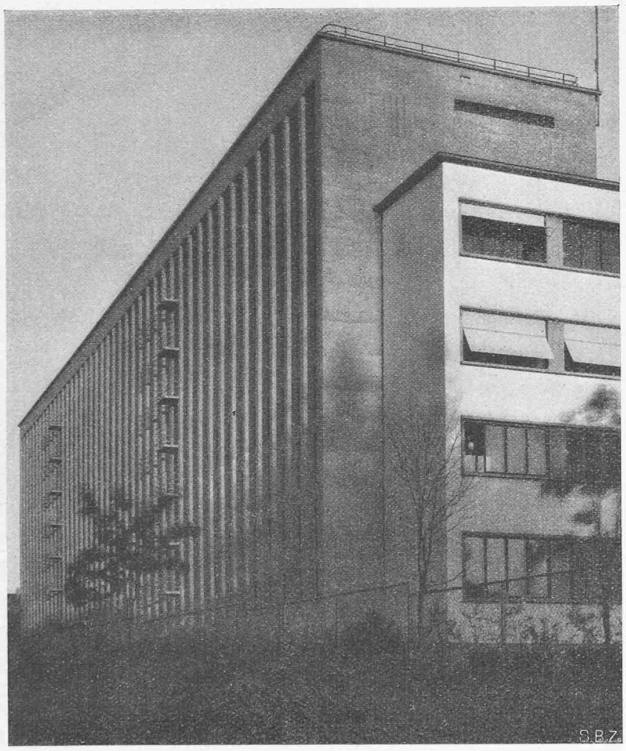

Abb. 21. Nordfront des Büchermagazins, aus Nordwesten gesehen.

Die reinen Baukosten (einschl. Architektenhonorar) erreichen 3 843 000 Fr., bezw. 65,15 Fr./m³; die totalen Baukosten (inkl. Mobiliar, Umgebungsarbeiten usw.) 4 630 000 Fr.

Die Eisenbeton-Ingenieurarbeit besorgte für die Flügelbauten Ing. A. Flury (Bern), für den Mitteltrakt Ing. Fr. Steiner (Bern) und für das Büchermagazin mit Verbindungstrakten die Ing. Terner & Chopard (Zürich). Die Eisenkonstruktionen stammen von Th. Bell & Cie. (Kriens).

*

Der Neubau der Landesbibliothek ist ein erfreuliches Zeugnis dafür, dass die Einsicht in die volle Berechtigung der neuen Auffassung solcher Bauaufgaben sich festigt. Dass — nebenbei gesagt — zum Ausdruck monumentaler Grösse der Prunk historisierender Bauformen keineswegs nötig ist, lehrt beispielsweise ein Vergleich des (natürlich nicht seiner Architektur wegen) hier folgenden Verkehrsbauwerks mit unserer Landesbibliothek.

Der neue Zentralbahnhof in Mailand.

Von Prof. ROBERT GRÜNHUT, Ing., Zürich.

In der Nacht vom 24. auf den 25. Juni 1931 hat der letzte Zug den alten Bahnhof, der seit 1864 der Hauptbahnhof Mailands war, verlassen und damit ist auch der neue grosse Zentralbahnhof eröffnet worden, dessen Grundstein, sehr verfrüht, bereits im Jahre 1906 gelegt worden war. Verschiedene Ursachen, dann aber der Krieg und die ihm folgenden Wirren haben die Inangriffnahme der Arbeiten und ihre Ausführung arg verzögert, sodass ihre Vollendung erst jetzt erfolgen konnte. Damit ist nun auch Mailand in die Reihe der grossen Städte eingetreten, die ihre, noch aus der Entstehungszeit der Eisenbahnen stammenden Bahnanlagen durch neue ersetzt haben, die den Anforderungen des modernen Verkehrs und den Bedürfnissen der städtischen, mittlerweise stark gewachsenen Bevölkerung in gleichem Masse entgegenkommen.

Die Notwendigkeit, die Bahnanlagen Mailands zu verbessern, ist schon am Ende des vorigen Jahrhunderts erkannt worden. Im Jahre 1898 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Kommission zum Studium der Frage eingesetzt, der nicht nur Vertreter der damals noch privaten Eisenbahngesellschaften und des Staates, sondern auch Vertreter der städtischen Behörden, der Industrie und des Handels angehörten, und ihr aufgegeben, die von den Bahnverwaltungen vorgelegten Projekte in verkehrstechnischer und städtebaulicher Beziehung zu prüfen und zu verbessern. Auf Grund ihrer Untersuchungen über die voraussichtliche Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, über die Zunahme der städtischen Bevölkerung,[1]) die Ausdehnung der Bebauung und die Entwicklung des städtischen Verkehrs, hat die Kommission erkannt, dass die den Stadtkern auf allen Seiten umschliessenden Eisenbahnlinien die bauliche Entwicklung der Stadt hemmen und die Verbindung der alten Quartiere mit den neuen hindern, und in ihrem im Jahre 1902 vorgelegten Berichte ist sie zum Schlusse gekommen, dass die Ringlinien so weit hinaus zu verlegen seien, als es die voraussehbare Ausdehnung der Stadt erfordert, und dass im Norden der Stadt ein neuer Zentralbahnhof errichtet werden solle, der in der für ihn vorgeschlagenen Lage nur ein Kopfbahnhof sein konnte. Wegen des in den folgenden Jahren bewirkten Ueberganges der Privatbahnen an den Staat erlitten die Studien eine längere Unterbrechung; nachdem die Verstaatlichung vollzogen und der Staatsbetrieb organisiert war, wurden sie aber wieder aufgenommen und führten nach nochmaliger Prüfung der Frage, ob das Ziel nicht auch mit Beibehaltung und Ver-

[1]) Die Einwohnerzahl der Stadt, die im Jahre 1902 die halbe Million noch nicht erreicht hatte, beträgt heute etwa 950 000.