Die neue Lokomotiv-Remise der S.B.B. auf dem Aebigut in Bern

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 22

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-30724

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

INHALT: Die neue Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern. — Bruchversuche mit Hetzerbindern. — Villengruppe „Uf und by alle Winde" in Zürich. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1912. — Miscellanea: Elektrische Lokomotiven der Zentralbahn von New York. Brienzerseebahn. Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Tagung für Denkmalpflege und Heimatschutz in Dresden 1913. Instandhaltung der städtischen Brücken in New York. Eidgenössische Technische Hochschule. Einsturz der eisernen Strassenbrücke bei Gütikhausen. Ein neuer Kontrollapparat des Gas-Heizwertes. — Nekrologie: Rodo de Niederhäusern. — Konkurrenzen: Weltelegraphen-Denkmal in Bern. — Literatur: Flugwiderstand und Segelflug. Literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafeln 59 bis 62: Villengruppe „Uf und by alle Winde" in Zürich.

Band 61. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 22.**

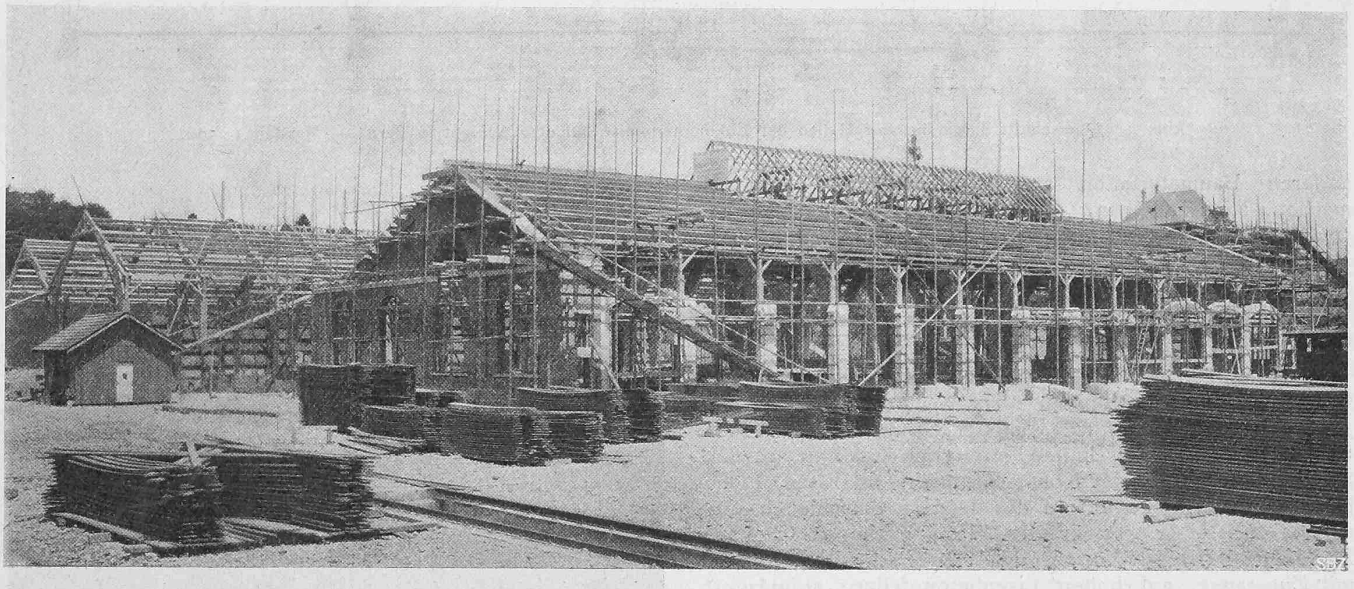

Abb. 2. Die Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern, im Bau (von Süden).

Die neue Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern.

Im Herbst vorigen Jahres wies die Generaldirektion der S. B. B. in Bern in einem Zirkularschreiben an die Kreisdirektionen darauf hin, es sei künftig bei der Ausarbeitung von Plänen für Perron- und Hallendächer wieder mehr die Verwendung von Holz vorzusehen. In diesem Schreiben waren zugleich zwei grössere Bauten als typische Beispiele wohlgelungener, moderner Holzkonstruktionen angeführt, nämlich die neue Lokomotiv-Remise der S. B. B. auf dem Aebigut in Bern (Abbildungen 1 bis 7,) und die Perronhallen des Hauptbahnhofes in Kopenhagen (Abb. 17, S. 295), erstere nach Hetzer'scher [1]), letztere nach Stephanscher Bauart[2]) ausgeführt.

Die Ursachen, die für die Bevorzugung des Holzes bei Eisenbahn-Hallenbauten sprechen, sind mannigfacher und je nach Art und Zweckbestimmung des in Frage kommenden Objektes auch verschiedener Natur. Ein wohl in den meisten Fällen nicht zu unterschätzender Vorzug des Holzes liegt darin, dass es durch die Rauchgase der Lokomotiven nicht angegriffen wird. Ganz alte Perronhallen wie z. B. in Baden, Aarau, Aarburg, Herzogenbuchsee, Thun usw., die zum Teil seit mehr als 50 Jahren bestehen, sind bekanntlich noch in gutem Zustande. Dagegen hat die Erfahrung gelehrt, dass Metalldächer, selbst wenn sie sich in grosser Höhe befinden und genügend mit Oeffnungen für den Rauchabzug versehen sind, in verhältnismässig kurzer Zeit durch den Rost angegriffen und geschwächt werden. Diese Erscheinung hat man kürzlich in den Bahnhöfen St. Gallen, Olten, Zürich und Luzern beobachten können. Sodann ist es in letzter Zeit möglich geworden, dank dem Bekanntwerden neuerer Holzbausysteme, auch für Holz statisch richtige und zugleich aesthetisch befriedigende Konstruktionstypen zu schaffen und damit verschiedene Nachteile, die dem Holz gegenüber

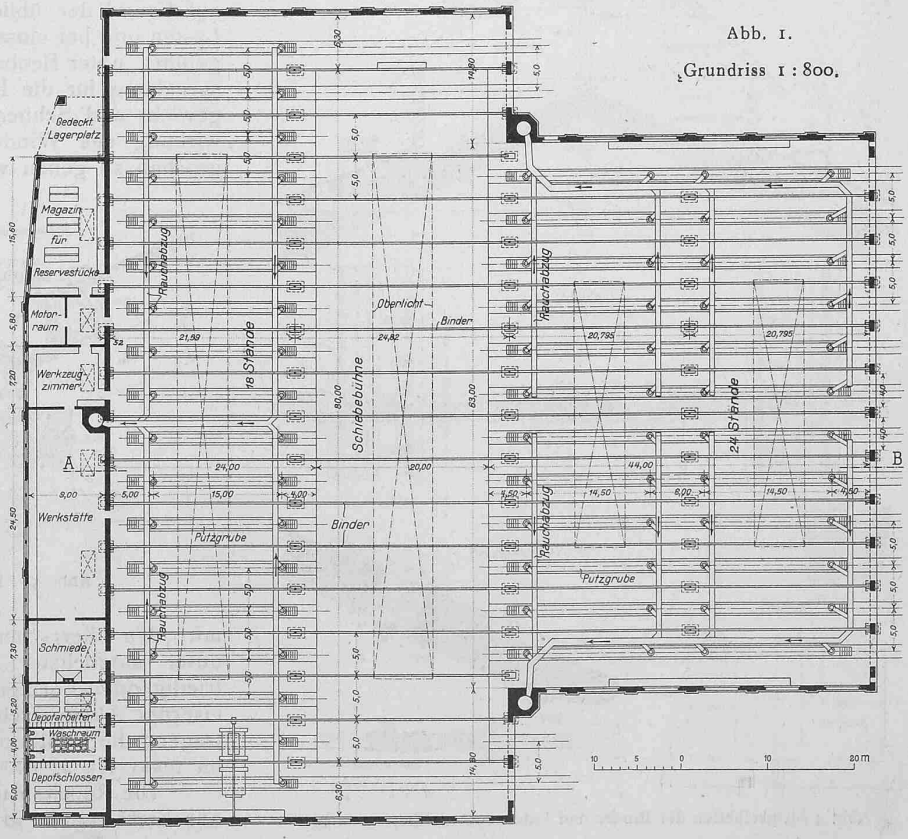

Abb. 1.
Grundriss 1 : 800.

[1]) Bd. LVIII, S. 214 mit Abbildungen.

[2]) Bd. XLIII, S. 217 mit Abbildungen.

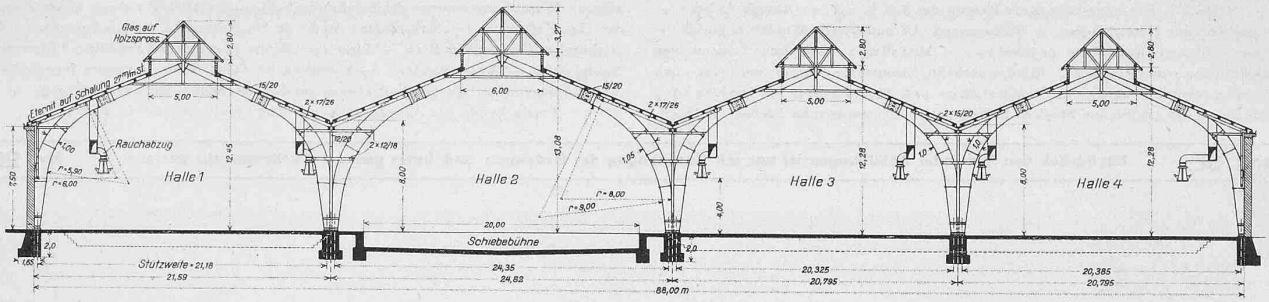

Abb. 3. Querschnitt durch die vier Hallen der Lokomotivremise auf dem Aebigut in Bern. — Masstab 1 : 500.

anderen Baumaterialien anhaften, weniger fühlbar zu machen, zum Teil ganz zu vermeiden. Ferner tritt die wirtschaftliche Seite der Frage meistens stark in den Vordergrund, sodann praktische Rücksichten aller Art wie rasche Herstellung und kurze Bauzeit, leichtmögliche Demontierbarkeit usw., lauter Dinge, die sehr oft zugunsten der Holzkonstruktion ausschlaggebend sein können.

Beim Bau der Lokomotiv-Remise auf dem Aebigut in Bern, der in den Monaten März bis September vorigen Jahres durchgeführt wurde, ist der Grundsatz, eine reine Holz-Konstruktion zu schaffen, streng durchgeführt worden. Nachdem die Frage der Konstruktionsart, ob Eisen, Eisenbeton oder Holz zugunsten des letztern entschieden war, musste das erste Projekt der Firma Terner & Chopard, Ingenieurbureau in Zürich, das Hetzer'sche Bogenbinder mit Zugstange, auf hohen Eisenbetonpfeilern aufgelagert, in Vorschlag brachte wegen der notwendigen eisernen Zugstangen und der verhältnismässig höheren Kosten einem umgearbeiteten Projekt derselben Firma weichen, das vollständige, bis auf die Fundamente geführte Binderschenkel vorsah, unter Weglassung jeglicher eiserner

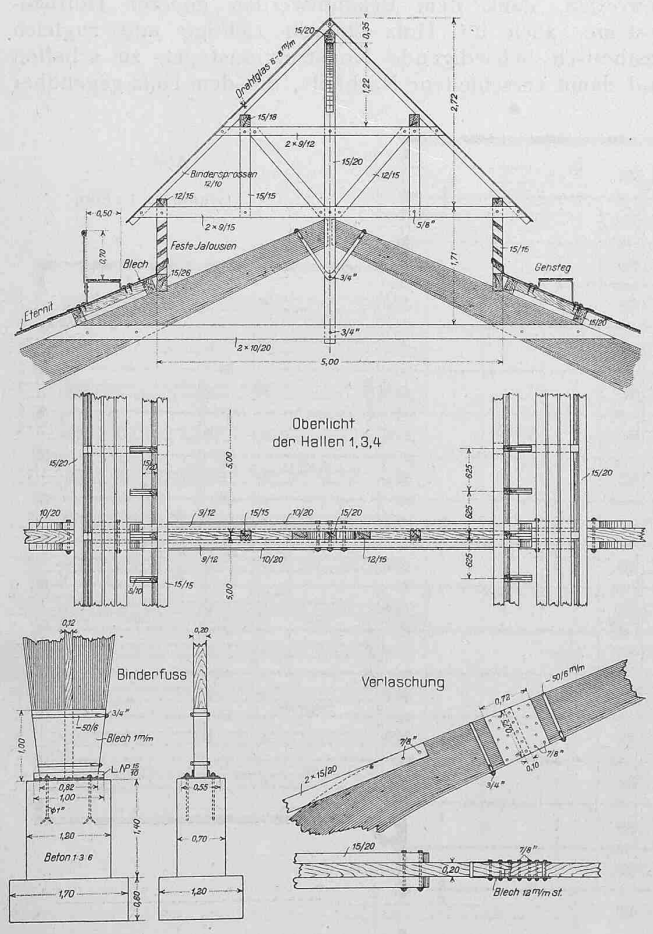

Abb. 4. Einzelheiten der Binder und Laternen-Aufsätze. — 1 : 100.

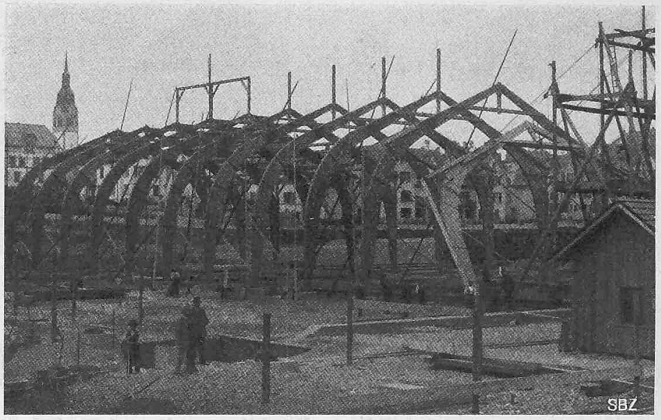

Abb. 6. Aufstellen der Hetzer-Binder.

Zugorgane. Sogar die Sprossen der Oberlichter, die meistens als kittlose Glassprossen in Eisen ausgeführt werden, sind in Holz konstruiert. Die Hauptdaten der Ausführung sind in den vorliegenden Abbildungen zur Darstellung gebracht.

Es sei endlich noch bemerkt, dass die 21 bis 24 m weit gespannten Hetzerbinder als Dreigelenkbogen berechnet und dimensioniert sind. Die statische Berechnung wurde auf Grund der üblichen Belastungsannahmen für lotrechte Lasten und bei einseitiger Windbelastung eingehend durchgeführt, unter Beobachtung einer zulässigen Biegungsbeanspruchung für die Hetzerbinder von 60 kg/cm^2 für Eigengewicht und Schnee allein und von 80 kg/cm^2 unter Mitwirkung des Windes. Die Dimensionierung der Binder geschah so genau wie immer möglich in Uebereinstimmung

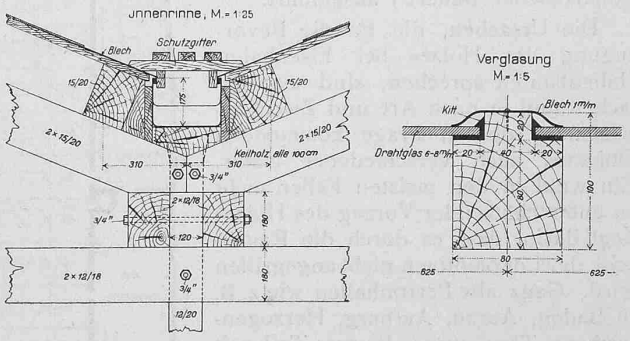

Abb. 5. Einzelheiten der Dachkonstruktion.

mit den herrschenden Spannungen, doch gleichzeitig unter möglichster Berücksichtigung einer ästhetisch befriedigenden Formgebung. Der Horizontalschub wird mittels eiserner Auflagerschuhe direkt in die Fundamente übertragen; die Kantenpressung in der Fundamentsohle beträgt im max. 1,5 kg/cm^2.

Die Rauchabzugskanäle für die Lokomotivstände sind aus Eternittafeln in Eisenrahmen.