

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band: 65/66 (1915)

Heft: 18

Artikel: Wohnkolonie der Eisenbahner-Baugenossenschaft Biel: Architekten Moser & Schürch in Biel

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32309>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Wohnkolonie der Eisenbahner-Baugenossenschaft Biel.

Architekten Moser & Schürch in Biel.
(Mit Tafeln 26 und 27.)

Am Zusammenfluss der Schüss mit der Zihl, gegenüber dem alten Städtchen Nidau südlich von Biel, haben sich auf den Hofmatten die Eisenbahner eine Wohnkolonie erbaut (vergl. Plan von Biel Abb. 22 in Bd. LXIV vom 26. September 1914).

Wie der Plan (Abbildung 1) zeigt, ist man hier wie bei der jüngst besprochenen Winterthurer Kolonie¹⁾ und wie bei der noch älteren Kolonie auf dem Geissenstein bei Luzern²⁾ zum zweckmässigen Reihenaufbau übergegangen. In zwei Etappen, in den Jahren 1911/12 und 1913/14, wurden die im Lageplan dargestellten Häuser erbaut und zwar mit Ausnahme der Vierhäuserreihe, die den II. Baublock gegen Nordosten abschliesst, sowie der im Plane weiss gelassenen Häuser nach den Plänen der Bieler Architekten Moser & Schürch. Die hauptsächlichsten dieser Typen I bis V geben unsere Abb. 2 bis 8 wieder.

Zu jedem Haus gehört ein Garten von 100 bis 250 m²; die Zwischen-Einzäunungen sind aus Helvetia-Drahtgeflecht, jene gegen die Strassen aus Holzlatten zwischen gemauerten Postamenten. Hinsichtlich der Bauweise haben sich die Architekten an die bernisch-seeländischen Bauformen gehalten.

Die Bauausführung geschah in gutem Material: Kellermauern in Beton, Umfassungsmauern in Backstein, Kellerdecke Eisenbeton, übrige Decken und Dach Holzgebälk, Biberschwanz-Doppeldach z. T. auf Holzschalung. Als Bodenbeläge kamen Linoleum, buchene Kurzriemen und Pitch-

Pine-Langriemen, in Küchen, Bad und W. C. Terrazzo zur Verwendung. Aeusserlich zeigen die Häuser abwechselnd weissen und gelblich getönten Verputz, grau und grün gestrichenes Holzwerk, grüne Fensterläden und Spalierlatten. Die Frage, ob die Bauten in Eternit ausgeführt werden sollten, war lange Zeit Gegenstand der Erörterung; ausschlaggebend waren schliesslich die Kosten, die sich bei dieser Bauart bedeutend höher gestellt hätten.

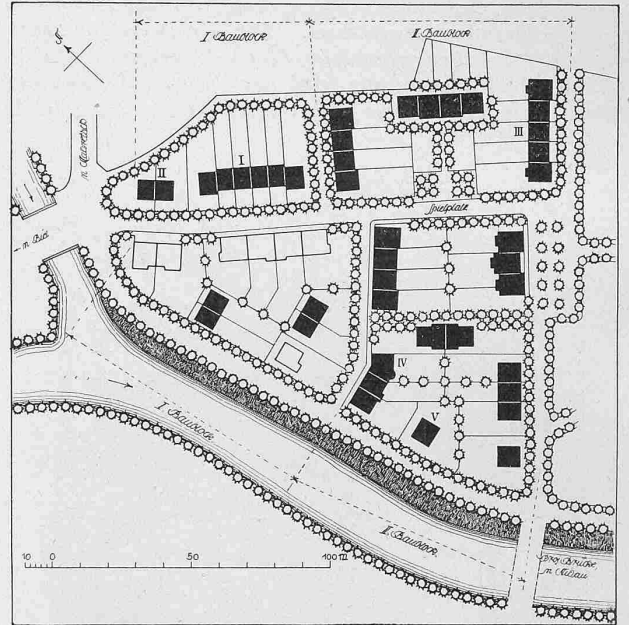


Abb. 1. Lageplan. — Masstab 1 : 2500.

1) Band LXVI, Seite 42 (24. Juli 1915)
2) Band LXII, Seite 20 (12. Juli 1913).

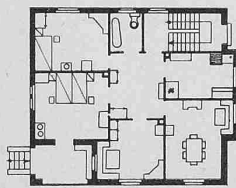
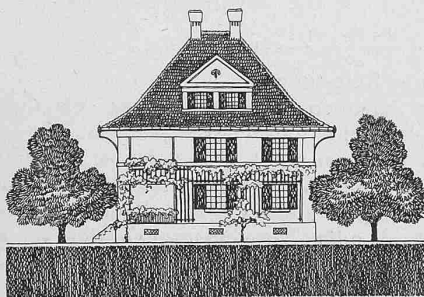


Abb. 7. Zweifamilienhaus; Typ V. — 1 : 250.

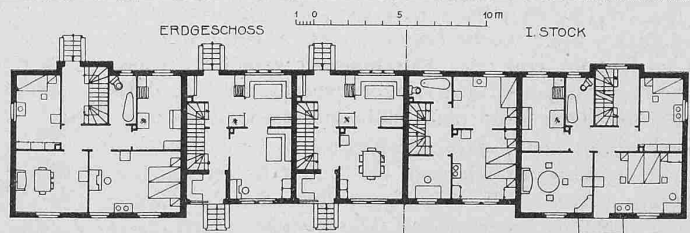
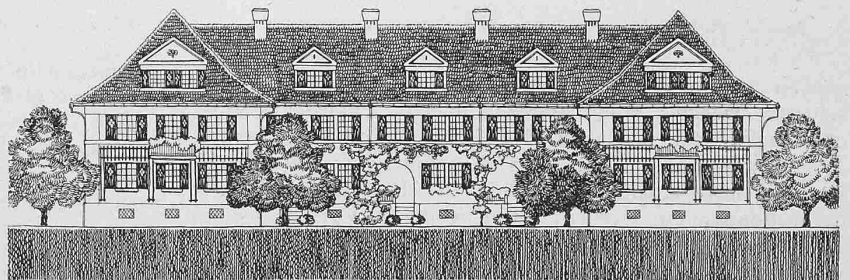
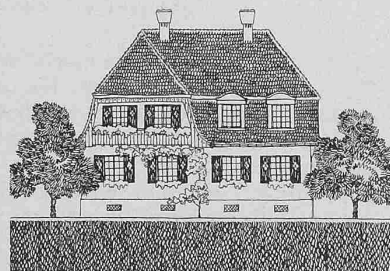
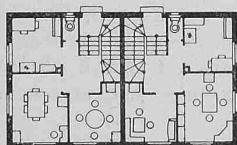
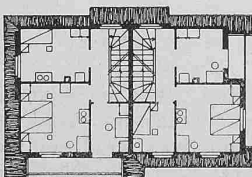


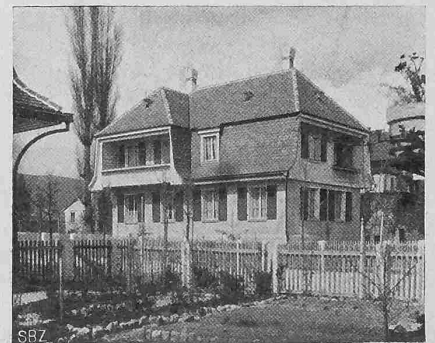
Abb. 5. Drei Einfamilien- und zwei Zweifamilien Häuser, Typ III. — 1 : 250.



Doppel-
Einfamilienhaus
Typ II.

Abb. 3 (links).
Grundrisse und
Ansicht.
Masstab 1 : 250.

Abb. 4 (rechts).
Schaubild.





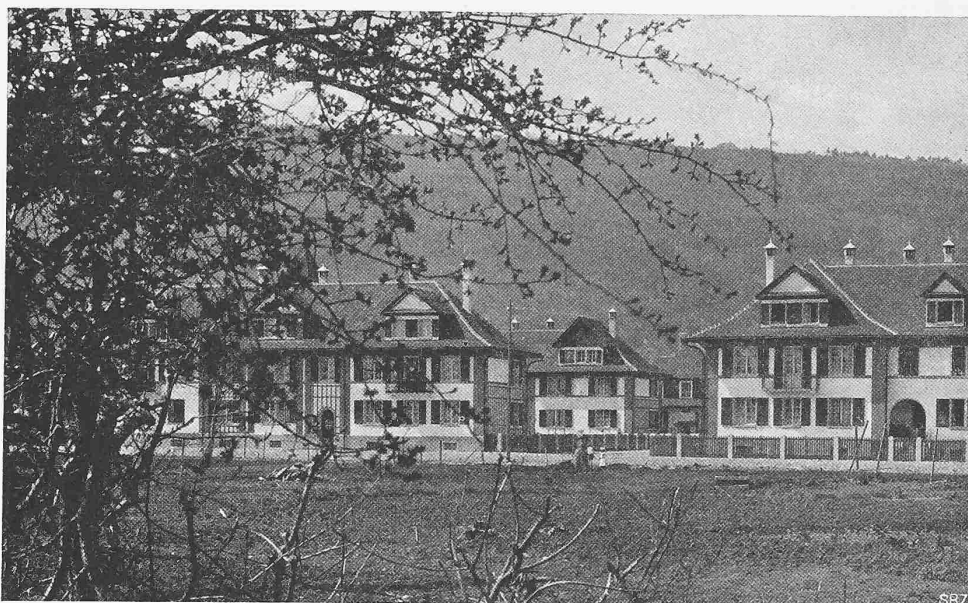
OBERES BILD: ANSICHT DER KOLONIE VON SÜDOSTEN

UNTERES BILD: SÜDENDE DER SÜDOSTFRONT



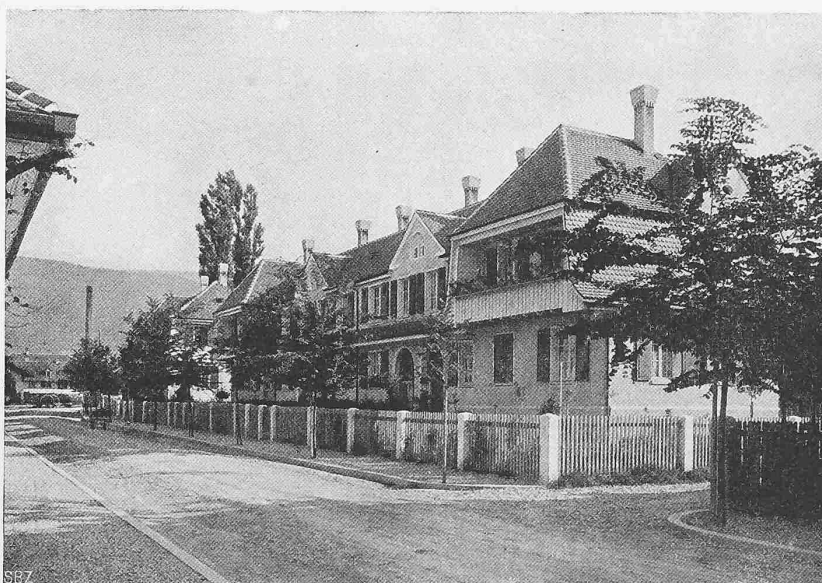
DIE EISENBÄHNER-KOLONIE IN BIEL

ARCH. MOSER & SCHÜRCH IN BIEL



OBEN: MITTELPARTIE DER SÜDOSTFRONT DES II. BAUBLOCKS

UNTERES BILD: SECHSFACHES EINFAMILIEN-REIHENHAUS TYP I



DIE EISENBÄHNER-KOLONIE IN BIEL

ARCH. MOSER & SCHÜRCH IN BIEL

Reichlich sind die Installationen bemessen. In allen Häusern ist Gas und elektrisches Licht vorhanden. Jede Wohnung hat ihr eigenes Bad; während diese Bäder im I. Baublock z. T. im Keller angeordnet wurden, hat man im II. Baublock die Wannen innerhalb der Wohnungen selbst untergebracht und zwar meist in Verbindung mit dem Abort. Von der Verwendung von Kochöfen wurde reichlich Gebrauch gemacht; es haben sich diese namentlich für Beamte des Fahrdienstes, die häufig ihre Malzeiten zu aussergewöhnlichen Zeiten einzunehmen genötigt sind, als zweckmässig erwiesen.

Ueber die reinen Baukosten einschliesslich Architektenhonorar orientiert untenstehende Tabelle. Die Mietzinsen sind berechnet als $6\frac{1}{4}\%$ Verzinsung der Gesamtkosten, einschliesslich Land, Gärten, Strassenkosten usw.

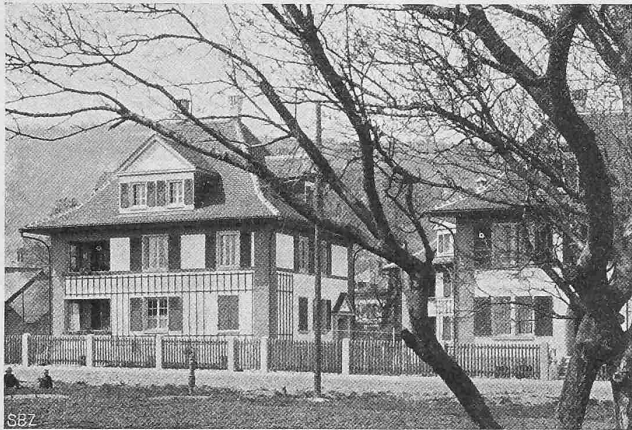


Abb. 8. Zweifamilienhaus Typ V.

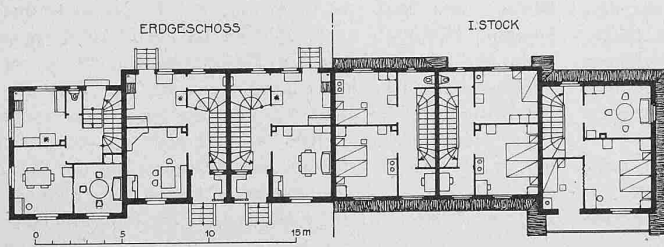
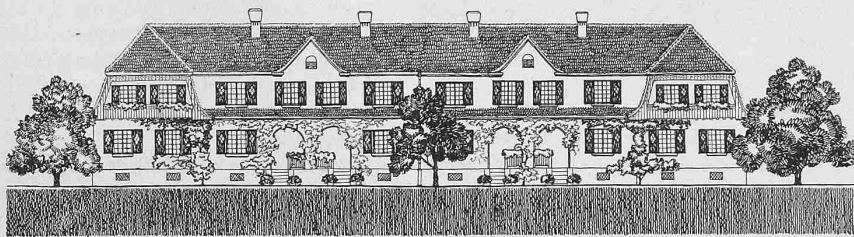


Abb. 2. Einfamilien-Reihenhaus Typ I. — Masstab 1 : 250.

Haus-Typen:	Baukosten		Mietzins
	Total	Fr./m ³	pro Wohnung
I. Mittlere Häuser 3 Zimmer, Küche	8 727	25,70	570
Eck-Häuser 4 Z., Küche, Kammer	10 009	26,80	670
II. Einfam.-Häuser 4 Z., Küche, Kammer	10 500	28,10	670
III. Mittlere Häuser 4 Z., Wohnküche	10 784	27,00	663
Eckhäuser 2 × 3 Z., Küche, Kammer	17 765	26,00	558
IV. Zweif.-H. 2 × 3 Z., Küche, Kammer	16 300	26,40	550
Einfam.-Häuser 5 Z., Küche, Terrasse	11 650	26,00	850
V. Zweif.-H. 2 × 4 Z., Küche, Veranda	19 553	26,05	683

Diese Kosten und Mietpreise entsprechen ungefähr jenen der Winterthurer Kolonie (vergl. Tabelle auf S. 44); sie werden somit für Kleinwohnungsbauten ähnlicher Art als Wegleitung dienen können.

Der Zusammenstoss auf der Station Dietikon der S. B. B. am 17. August 1915.

Ueber den Zusammenstoss, der am 17. August abends auf der Station Dietikon zwischen den Zügen 122 Zürich-Olten und dem Lokalizug 2837 Dietikon-Zürich erfolgt ist, hat der Militär-eisenbahndirektor, Generaldirektor Zingg, in der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Schweizer. Bundesbahnen einen ausführlichen Bericht vorgelegt. Wir entnehmen diesem die folgenden interessanten Angaben über die Ursachen der Katastrophe und weisen zu deren Verständnis auf den umstehenden Lageplan der Station Dietikon (Abb. 1, S. 209), der den gegenwärtigen Zustand zur Darstellung bringt. Darüber (und etwas nach links verschoben) ist, unter Weglassung der Umgebung, die Geleiseanlage nach dem noch in Ausführung begriffenen Erweiterungsprojekt gemäss Voranschlag

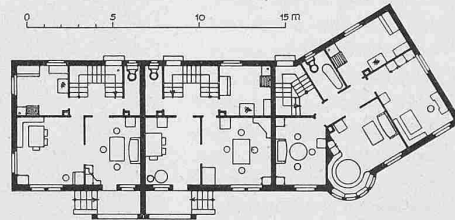
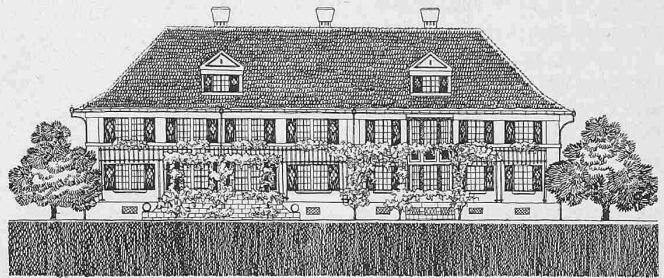


Abb. 6. Zwei 5-Zimmer-Einfamilienhäuser und ein 3-Zimmer-Zweifamilienhaus (rechts). Typ IV. — Masstab 1 : 250.

Zum Zusammenstoss in Dietikon.

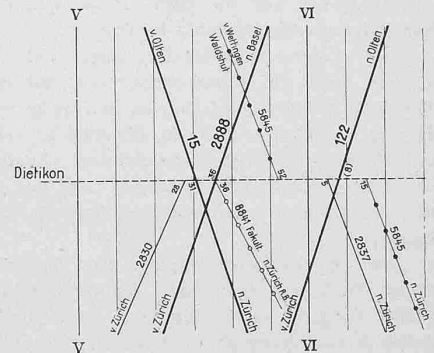


Abb. 2. Fahrplan von abends 5²⁰ bis 6¹⁵.

vom 17. Mai 1913 veranschaulicht. Das Projekt sieht vor die Erstellung eines Ueberholungsgeleises von 510 m Länge, Verlegung bzw. Verlängerung der Verladegeleise 5 und 8 und Erstellung einer neuen Zentralanlage. Wie aus dem Vergleich der beiden Geleisepläne hervorgeht, wird das jetzige Rückstellgeleise IV zum Ueberholungsgeleise für Richtung Killwangen-Schlieren; für Ueberholungen in entgegengesetzter Richtung dient Geleise VI als Rückstellgeleise. Für die neue Zentralanlage wird ein eigenes Stellwerkgebäude errichtet.

Ueber den Zugsverkehr auf der Station Dietikon in der kritischen Zeit von 5²⁰ bis 6¹⁵ nachmittags orientiert der Ausschnitt aus dem graphischen Fahrplan (Abb. 2). Die Schnellzüge 15 und 2888, die die Station auf dem Geleise III, bzw. II durchfahren, stehen in keiner Beziehung zu der Katastrophe. Der