

Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern

Autor(en): **Generaldirektion SBB**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 26

PDF erstellt am: **14.02.2017**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-47452>

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.

INHALT: Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern. — Neuerungen im Schiffmaschinenbau. — Zulässige Beanspruchungen im Maschinenbau. — Von den schweizerischen Bausparkassen. — Taubstummenanstalt in Riehen bei Basel. — Mitteilungen: Zum photoelastischen Experiment. Ueber die schwedischen Eisen-

bahnen. Teillektrifikation der Transzkaukasischen Eisenbahn. Eöhu Thomson. Die Schweizer Bau-Centrale Zürich. Strasse auf den Aetna. Ehrung von Prof. Dr. L. Zehnder. Das Krematorium Luzern. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Der heutiger Nummer ist das Inhaltsverzeichnis von Band 105 beigelegt.

Band 105

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Verbandsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 26

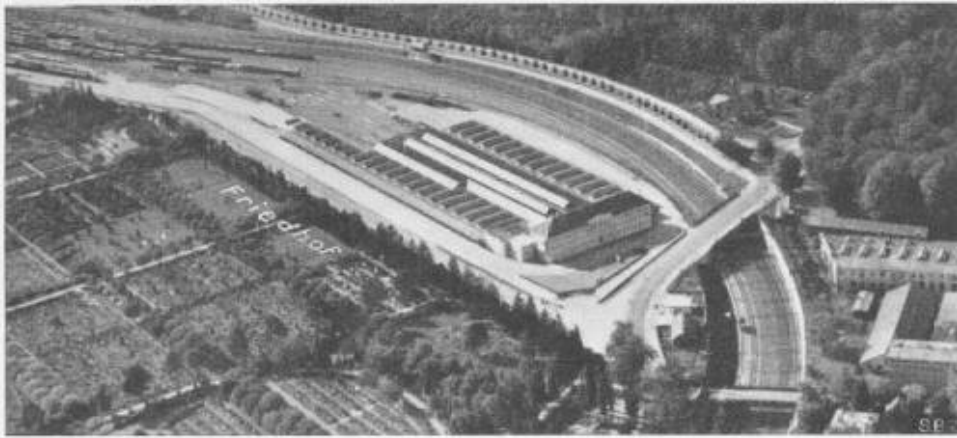


Abb. 2. Fliegerbild aus Osten des Güterbahnhofs Bern-Weiermannshaus der SBB. (Aufnahme Diakon, Bern.)

Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern.

Nach Mitteilungen der GENERALDIREKTION SBB, Bern.

Zur Zeit der Erstellung der Bahnhofanlage in Bern, d. h. vor 75 Jahren, bildete der Personen-, Güter- und Rangierbahnhof ein einheitliches Ganzes. Die Anlagen, die dem Güterverkehr dienten, befanden sich an der Laupenstrasse, westlich des Personenbahnhofs, im damaligen Vorstadtquartier, der sogenannten Vilette. Mit der Zunahme des Verkehrs und gezwungen durch die engen Platzverhältnisse in der Vilette sah man sich genötigt, eine Entlastung dadurch herbeizuführen, dass der Rangierbahnhof, sowie die Anlage für den Wagenladungsverkehr im Jahre 1912 nach Weiermannshaus verlegt wurde. Die Trennung von Stückgut- und Wagenladungsverkehr schuf aber für die Verfrachter wie für die Bahn unbefriedigende, zeitraubende und kostspielige Zustände. Der Stückgüterverkehr nahm im Bahnhof Bern auch in den letzten Jahren ständig derart zu, dass die Güterschuppen und Rampen nicht mehr genügten. Dazu kam, dass bei der in Aussicht genommenen Erweiterung des Personenbahnhofs der Platz der Anlagen in der Vilette für Personenzug-Abstellgleise verwendet werden muss. Daher entschloss man sich, den Stückgüterbahnhof nach

liegen sechs Geleise zur Aufnahme von 80 bis 90 zu beladenden und entladenden Stückgutwagen. Zur Erleichterung der Ladegeschäfte sind zwischen den einzelnen Geleisen schmale Laufstegen eingebaut; in der Mitte der Geleisanlage befindet sich die breitere Umladrampe. Die Versandhalle besitzt 5 Güterannahmestellen und die Empfangshalle 17 Güterausgabestellen. Der grösste Teil der aufgelieferten Güter kann unmittelbar von der Annahmestelle in die Versandwagen, ohne Zwischenlagerung in der Halle, verbracht werden. An Stelle des Längsverkehrs von den einzelnen Auf- bzw. Abgabestellen zu den Lagerplätzen tritt der kürzere, kreuzungsfreie Querverkehr durch die Hallen, der überdies durch Hängezüge erleichtert wird (Abb. 6, 7, 11 und 13). Zu beiden Hallen führen breite, bequeme Zufahrtstrassen. Die Hallengeleise sind mit einer ausserhalb der Halle gelegenen Geleisegruppe durch Weichen verbunden, was ein rasches Auswechseln von Wagen gestattet.

Die Empfangshalle dient auch als Zollhalle; zur Aufnahme der zur Verzollung bestimmten Güter ist ein besonderer Platz vorgesehen. Das Hauptzollamt, das sich bisher in der Vilette befand, ist in den neuen Güterbahnhof verlegt worden. — Unter beiden Hallen befinden sich vermietbare Lagerräume (Abb. 8), die durch insgesamt sieben Aufzüge mit dem Hallenboden verbunden sind.

Auf der Umladrampe, die sich zwischen der Versand- und Empfangshalle, bzw. zwischen den zu beiden Hallen gehörenden Geleisen befindet, findet der Umlad der in Kurswagen eintreffenden, über Bern hinaus bestimmten Güter statt. Der Bahnhof Bern ist vermöge seiner geographischen Lage und als Knotenpunkt von acht Linien als Umladebahnhof vorzüglich geeignet.

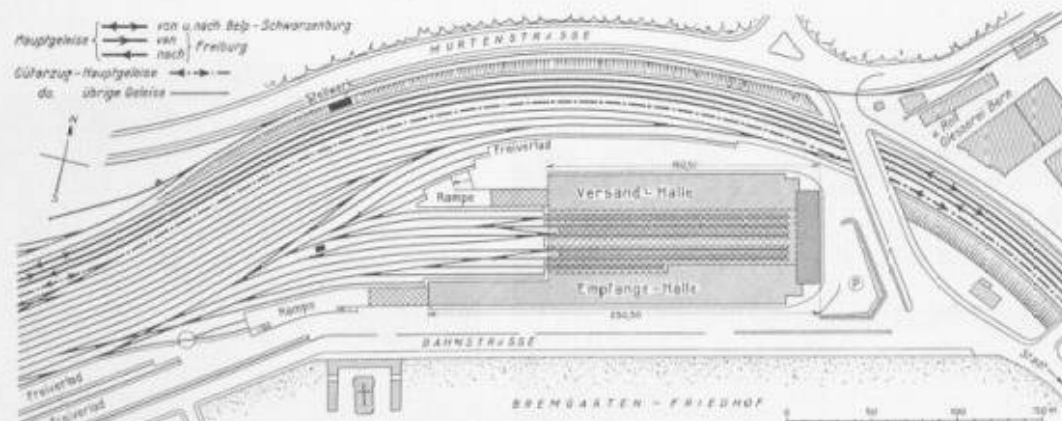


Abb. 1. Lageplan der östlichen Hälfte des SBB-Güterbahnhofs Bern-Weiermannshaus, 1:4000. (Hauptgleise R = 400 m.)



Abb. 8. Vermietbare Lagerräume im Untergeschoss der Empfangshalle.



Abb. 7. Empfangshalle, links Strassenrampe, rechts Geleisseite.

Für den Wagenladungsverkehr stehen vier Geleise, sogenannte Freiverladegeleise, zur Verfügung, zu denen breite Zufahrtstrassen führen. Die Rampe am westlichen Ende der Empfangshalle dient dem Freiverlad von Zollgütern, davor ist eine Wagenwaschanlage errichtet.

Die ganze Güteranlage steht in unmittelbarer Verbindung mit dem Rangierbahnhof. Die ankommenden Wagen können daher in kürzester Zeit auf die verschiedenen Entladeplätze verbracht und die abgehenden ohne Zeitverlust in die Züge eingestellt werden.

Der Bau des Güterbahnhofes hat natürlich einige Umänderungen und Verbesserungen des bestehenden Rangierbahnhofes Weiermannshaus bedingt. Das neue Geleisefeld erhielt eine elektrische Kraftstellwerkanlage, wofür ein ausgedehntes Kabelnetz und drei neue Stellwerkgebäude erforderlich waren. Weiter sind am südlichen Rande des Rangierbahnhofes neu hinzugekommen eine kleine Wagen-Reparaturwerkstätte für den laufenden Unterhalt der Güterwagen, zu der zwei Geleise

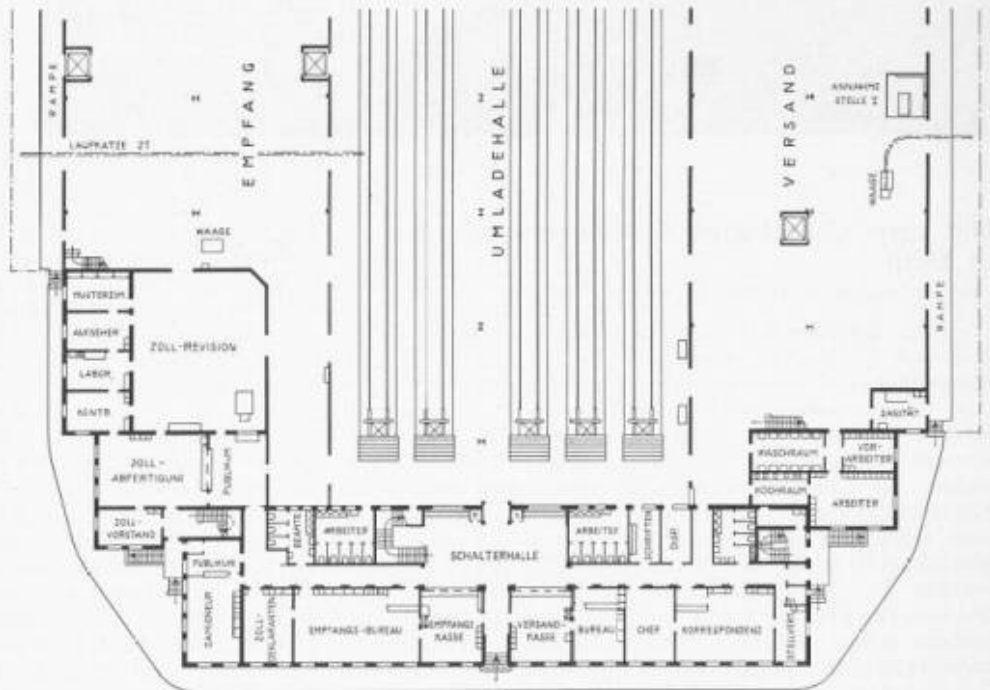


Abb. 3. Frachtgut-Expedition am Kopfe der Hallengeleise. — Erdgeschoss 1 : 600.

gehören, sowie ein Dienst-Gebäude mit Speiseanstalt, Bureaux, Unterkunfts- und Wohlfahrtsräumen (Abb. 10).

Der neue Stückgüterbahnhof hat die Erwartungen, die man hegte, erfüllt. Die Anordnung der verschiedenen Anlagen, die den neuesten technischen Errungenschaften



Abb. 9. Kopfbau des Güterbahnhofes Bern-Weiermannshaus.



Abb. 10. Dienstgebäude (Susceo Bahnstrasse).



Abb. 6 Umladehalle, gegen das Kopfende gesehen.



Abb. 5. Versandhalle, gegen das Kopfende gesehen.

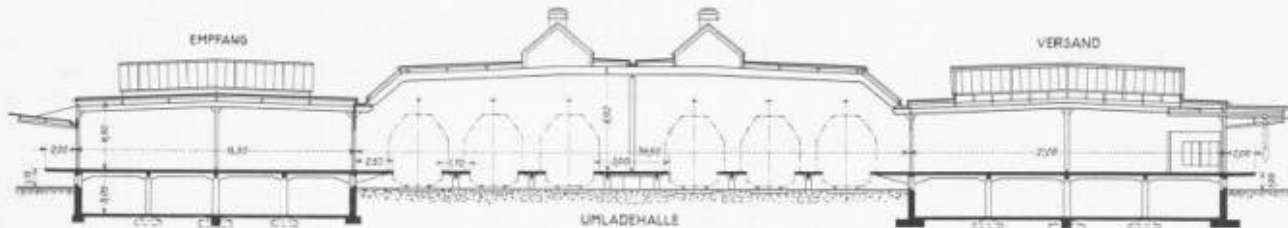


Abb. 4. Querschnitt durch Empfangs-, Umlade- und Versandhalle samt Lagerräumen des SBB-Güterbahnhofs Bern-Weiermattshaus. — Masstab 1 : 450.

und den langjährigen Erfahrungen entspricht, hat sich als durchaus zweckmässig erwiesen. Die Behandlung der Güter erfolgt nunmehr in der denkbar kürzesten Zeit und unter Vermeidung unnötiger Manipulationen; bereits wurden nennenswerte Personaleinsparungen erzielt.

Konstruktives. Bureaugebäude: Foundation in aufgefüllter Kiesgrube auf Beton-Ortspfählen, Eisenbeton-Skelett und -Decken; Versand- und Empfangshalle: Untergeschoss Eisenbeton (Isteg-Armierung), darüber Eisen (geschweisst und geschraubt), dreifaches Pappdach mit 2 cm-Schutzschicht auf Holzschalung und Holzsparren, gestrichen mit feuerhemmender Para-Brandschutzfarbe. Besondere Sorgfalt beim Anstrich der Eisenkonstruktion (Aluminiumfarbe), wärmedurchgangshemmender Anstrich auf der Aussenseite der Glasdächer, neues Sprossenprofil v. Roll. Bodenbeläge Hartgussasphalt, Syntex und Carpave.

Bauausführung 1931 bis 1934. Baukosten: Bureaugebäude 55,50 Fr./m², Güter- und Umladehallen einschliesslich der Unterkellerung und der Zwischenrampen 141,60 Fr. pro m² überbauter Fläche. Gesamte Baukosten rd. 8,9 Mill. Fr., wovon 3,2 Mill. Fr. für die Hochbauten. Der neue Güterbahnhof wurde von der Abteilung für Bahnbau bei der Generaldirektion projektiert; die Bauausführung war der Kreisdirektion I in Lausanne übertragen.

Neuerungen im Schiffsmaschinenbau.

Mitgeteilt von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur.

In Band 104, Seite 13^o dieser Zeitschrift ist letztes Jahr über die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik für Dieseltriebwagen entwickelte mechanische Kraftübertragung mit ölgesteuerten Kupplungen eingehend berichtet worden. Da die gleichen Kupplungen seit einigen Jahren auch für Schiffswendegeräte in Anwendung gebracht worden und in mehreren modernen Schiffsmaschinenanlagen mit bedeutendem Erfolg im Betrieb sind, dürfte eine kurze Beschreibung der zwei von der S. L. M.-Winterthur entwickelten Typen von Schiffswendegeräten von Interesse sein. Die beiden auffallend kurz und kompakt gehaltenen Konstruktionen werden als „Parallelwellen-Reduktionswendegeräte“ und als „Planetenräder-Wendegeräte“ ausgeführt.

Das erste, Typ MW, Abb. 1, dessen Aufbau im allgemeinen den bekannten S. L. M.-Oelschaltstufengetrieben ähnelt, ist in Abb. 2 in einem schematisierten Schnitt dargestellt. Die Primärwelle trägt zwei aufgekeilte Ritzel, von denen das eine in direktem Eingriff mit dem auf der Sekundärwelle angeordneten grossen Zahnrad des Vorwärtsganges ist, während das zweite Ritzel die Drehbewegung des



Abb. 11. Annahmestelle für Versand.



Abb. 12. Gedeckte Rampe mit Annahmestelle.



Abb. 13. Laufkran in der Empfangshalle.