

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 22

Artikel: Zum Umbau des Bubenbergplatzes in Bern
Autor: Ehlgötz, Herm.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44108>

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: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Strahlaflösung 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 Bubenberglplatzes in Bern.

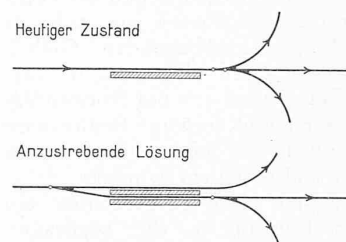
In Band 95, Nr. 22 und Band 96, Nr. 3 dieser Zeitschrift waren verschiedene Vorschläge über die Umgestaltung des Bubenberglplatzes in Bern gemacht und Kritik an den städtischen Ausführungsplänen geübt. Die Kritik zeigt, dass in den Einzelheiten der Verkehrsgestaltung in Städten noch die verschiedenartigsten 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. Doebe, 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 Bubenberglplatzes zu Umwegen, die nicht begründet sind. In dieser Hinsicht ist der Vorschlag von H. W. Thommen und Arch. A. Doebe 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 Bubenberglplatz geführt wird, hat hier seine Vorteile. Fraglich ist mir aller-

dings, 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-Doebe den Vorzug zu verdienen. Ich stimme auch der Kritik am städtischen Entwurf voll und ganz zu, dass die Anordnung von Rangiergeleisen auf dem Bubenberglplatz 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-Doebe haben aber beide einen Gesichtspunkt bei dem Vorschlag ihres Platzes übersehen. Soviel ich mich erinnere, führt ein



ausserordentlich dichter Strassenbahnverkehr über den Bubenberglplatz. 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-Doebe nicht geeignet sein, für einen flüssigen Strassenbahnverkehr zu sorgen. Bei der Bedeutung des Bubenberglplatzes 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 Bubenberglplatzes 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 wird¹⁾. 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 Bubenberglplatz 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 vereinzelter 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.