Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 32 (1965)

Artikel: Burgdorf und seine Strassen- und Bahnverbindungen
Autor: Studer, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1076174

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

Burgdorf und seine Straßen- und Bahnverbindungen

Direktor Ernst Studer, Bau-Ingenieur SIA

Burgdorf war von jeher *ein Verkehrsknotenpunkt.* Schon vor dem Zeitalter der Eisenbahnen führten aus allen Gauen des Landes Fahrstraßen nach Burgdorf, was einen großen Einfluß auf die Entwicklung der Stadt hatte. Als dann Mitte des 19. Jahrhunderts die Centralbahn, die Burgdorf–Solothurn-Bahn und etwas später die Burgdorf–Thun-Bahn ihren Betrieb aufnahmen und Burgdorf ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt wurde, siedelten sich weitere Produktions- und Handelsfirmen in und bei unserer Stadt an, und sie wurde im Mittelland und Emmental zu einem ansehnlichen Wirtschaftszentrum. Mit dem Aufkommen des Automobils zu Beginn dieses Jahrhunderts und besonders nach dem Ersten Weltkrieg nahm *der Verkehr mit motorisierten Transportmitteln* weiter zu. Unsere Schotterstraßen waren diesem rasch zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen, und der sich bildende Straßenstaub wurde zur Plage der Straßenanwohner. Anfangs der zwanziger Jahre begann man mit der Staubbekämpfung, indem die Straßendecke planiert, mit einer Brechschotterschicht belegt, eingewalzt und mit einer Oberflächenbehandlung mit Teer oder Bitumen versehen wurde. In den dreißiger Jahren begann man mit dem Aufbringen von Bitumendecken von 3–5 cm Stärke, die eine wesentlich längere Lebensdauer aufweisen. Während des Zweiten Weltkrieges und in der Nachkriegszeit bis 1947 konnten unsere Straßen nur spärlich unterhalten werden, und die notwendigen Korrektionen und Verbreiterungen wurden zurückgestellt. Es fehlte an Bindemitteln, an Kohlen und Heizöl für die Walzen und zum Aufbereiten des Mischgutes. Der Nachholbedarf Ende der vierziger und anfangs der fünfziger Jahre war deshalb außerordentlich groß. Dazu wuchs der motorisierte Verkehr und nahmen besonders die schweren Lastenzüge dermaßen zu, daß die Oberflächenbehandlungen und relativ dünnen Beläge nicht mehr standhielten. Alle unsere Straßen, aber hauptsächlich die Hauptdurchgangsstraßen, waren zu schmal und mit vielen Niveau-Übergängen und zu engen Kurven versehen. Jeder Straßenbenützer war sich deshalb bewußt, daß *die Zeit der Autobahnen* auch in der Schweiz gekom-

Die Nationalstraße Nr. 1 im Bau
Kurve im Oberhardwald zwischen Hindelbank und Mattstetten;
Feldwegunterführung

men sei, und so wurde im Juli 1958 der neue Straßenbauartikel vom Schweizervolk mit überwältigendem Mehr angenommen, ausgelöst durch die Volksinitiative, welche durch die Verkehrsverbände lanciert worden war. Gestützt auf diesen Verfassungsartikel wurden dann in kürzester Zeit die erforderlichen Gesetze geschaffen, und bereits in der Septembersession 1959 bewilligten der National- und der Ständerat den Kredit für die Erstellung der Autobahn Genf–Lausanne, damit diese auf die Eröffnung er Expo 1964 fertig erstellt sei, was auch der Fall war.

Der Kanton Bern war auch nicht untätig. Bevor die Subventionen des Bundes an die Autobahnen gesetzlich geregelt waren, wurde *das erste Teilstück der Nationalstraße Nr. 1, die sog. Grauholzstraße,* zur gesamt-schweizerischen Submission ausgeschrieben. Es handelte sich um die Erd-, Entwässerungs- und Planiearbeiten. Die Kunstbauten, wie Brücken, Unter- und Überführungen, waren bereits im Bau. Mit den Erdarbeiten wurde im Herbst 1959 begonnen, und im Sommer 1962 wurde der Belagsunterbau erstellt, so daß im Herbst der Verkehr vom Wankdorf bis Schönbühl über die neue, 7,5 km lange Autobahn geleitet werden konnte. Im Frühjahr 1961 wurde *ein weiteres Teilstück* von Mattstetten bis zur Kantonsgrenze bei Koppigen ausgeschrieben, und im September des gleichen Jahres konnte mit den Erdarbeiten angefangen werden. Diese wurden so gefördert, daß der Belag bereits im Sommer 1963 eingebaut und das zweite Teilstück bis Alchenflüh in einer Länge von 8 km im Spätherbst 1963 dem Verkehr übergeben werden konnte. *Das dritte Teilstück* Alchenflüh–Koppigen von 8 km Länge wird bis Mitte Oktober 1964 ebenfalls fertig erstellt sein.

In den 5 Jahren vom Herbst 1959 bis Herbst 1964, d. h. hauptsächlich in den Sommermonaten, mußten für die Erdbau-, Kanalisations- und Planiearbeiten auf eine Länge von 25 km folgende Massen mit den modernen Großgeräten bewältigt werden:

Rodungsarbeiten	=	257 000 m^3
Abheben von Humus und Walderde	=	390 000 m^3
Andecken von Humus	=	360 000 m^3
Aushub und Dammschüttungen	=	1 260 000 m^3
Kanalisationen und Entwässerungen	=	60 000 m^1
Erstellen des Straßenplanums	=	590 000 m^2
Planieren und Andecken von Böschungen	=	415 000 m^2
Einbringen von Kies für die untere Trag- und Fundationsschicht	=	275 000 m^3

Für die Ausführung von so umfangreichen Arbeiten, die sich auf viele Kilometer verteilen, brauchte es eine bis in alle Details studierte *Organisation*, an die sich die eingesetzten Bauführer strikte halten mußten, damit sich der aufgestellte Zeitplan bewähren konnte. Die Haupterdarbeiten müssen jeweils in den Monaten Mai bis Oktober ausgeführt werden, damit in den Winter- und Frühjahrsmonaten die Kanalisationen und Flurwege erstellt werden können. Für die Ausführung dieser gewaltigen Arbeiten stand ein technischer und kaufmännischer Stab von 15 Personen zur Verfügung. An Polieren, Vorarbeitern, Mechanikern, Maurern und Handlangern wurden ca. 100 Mann beschäftigt. Der eingesetzte Gerätepark hatte einen Wert von über 10 Millionen Franken und eine gesamte Motorenleistung von 10 000 PS, d. h. daß pro Arbeitskraft 100 PS zur Verfügung standen. Ich darf ruhig behaupten, daß die Mechanisierung im Autobahnbau in der Schweiz Vergleichen mit unseren Nachbarstaaten und sogar weitgehend mit den USA durchaus standhalten kann.
Bei Volleinsatz des Geräteparkes verbrauchten wir täglich 15 000 Liter Dieselöl. Der Verschleiß dieser Großgeräte ist außerdem außerordentlich groß. Zum Beispiel kostet der Pneuanteil bei einem Scraper Fr. 10.– in der Stunde; für übrige Verschleißteile mußten Fr. 10.– in der Stunde ausgegeben werden. Der Anteil des Raupenverschleißes bei einem Bulldozer beträgt pro Stunde ebenfalls Fr. 10.–.
Zufolge einer außerordentlich weitgehenden *Mechanisierung* beim Autobahnbau benötigt man neben den Maschinisten und Mechanikern relativ wenig Arbeiter, so daß der Lohnanteil nur 12–15 % beträgt. – Obwohl uns für die Ausführung dieser gewaltigen Arbeiten tüchtige und zum Teil langjährige Maschinisten und Stammarbeiter zur Verfügung standen, mußten diese für die Bedienung dieser Großgeräte umgeschult werden. Sie mußten sich an die gewaltigen modernen Maschinen gewöhnen und besonders auch an die relativ großen Fahrgeschwindigkeiten, die gemäß dem aufgstellten Fahrplan eingehalten werden mußten, damit auf den langen Transportstrecken kein Chaos entstand. Die Einhaltung des Fahrplanes bedingt auch, daß Transportgeräte mit gleicher Geschwindigkeit eingesetzt werden; denn das Vorfahren muß wegen der großen Unfallgefahr möglichst vermieden werden. Die Einhaltung des Zeitplanes hat auf die täglichen Leistungen einen ausschlaggebenden Einfluß.
Trotz allen Anfangsschwierigkeiten, langen Schlechtwetterperioden und starkem Wechsel bei den Maschinisten, konnten wir die uns gestellten Termine einhalten, so daß die Beläge erstellt und die Autobahn ungefähr nach Programm den Verkehr übernehmen konnte.

Der Autobahnbau ist ein außerordentlich interessantes, aber auch heikles Baugebiet, das den vollen Einsatz und eine enge Zusammenarbeit von Bauleitung und Unternehmung erfordert. Ich bin heute aber auch überzeugt, daß es beim Bau unserer Nationalstraßen keine Hindernisse gibt, die nicht zu überwinden sind und daß wir nach den bisher gemachten Erfahrungen ein Straßennetz erhalten werden, das sich in bezug auf Ausführung und Qualität mit den ausländischen Autobahnen sehr wohl messen darf.

Ich habe einleitend erwähnt, daß sich Burgdorf schon frühzeitig dank den guten Straßen- und Eisenbahnverbindungen zu einer bedeutenden Industrie- und Handelsstadt entwickelt hat, in der sich auch Handwerk und Gewerbe einen wichtigen Platz sichern konnten. Heute sind unsere Bahnen zu einem vollen Leistungseinsatz ausgebaut; in 5 Minuten erreichen wir die Autobahn Bern–Zürich, die uns eine sichere und schnelle Fahrt nach Bern und der Westschweiz sowie in die Zentral- und Ostschweiz ermöglicht.

Dazu führen uns zusätzlich neu ausgebaute Straßen durch schöne und unberührte Täler: durch das Lindenthal oder über die Lutzern in die Bundesstadt; über Boll–Worb–Münsingen ins Oberland. Auch die Straßen ins engere Emmental, in den Oberaargau und nach Solothurn sind gut und zum Teil noch im Ausbau begriffen.

Burgdorf bleibt wie von jeher ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, und wir anerkennen dankbar, was in den letzten Jahren in bezug auf unsere Zufahrtsstraßen und Bahnen geleistet worden ist.