Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 13 (1923)

Heft: 17

Artikel: Von der Scherzligbrücke in Thun

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-637790

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

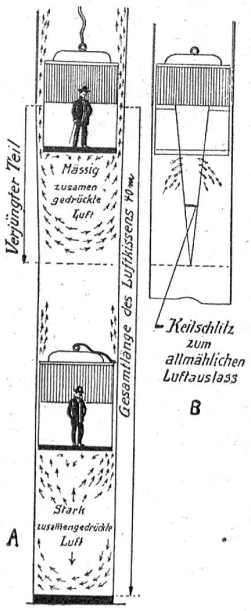
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.10.2025

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

brennen im glühenden Stahlhaus oder dem Sturz aus Turmeshöhe hinunter auf die Straße.

Das Woolworth-Gebäude hat kein Holz verwendet; Türstöcke, Türen und Fensterrahmen sind aus gepreßtem Stahl gefertigt, die Fensterscheiben aus Drahtglas, das im Feuer nicht springt. Alle Dekken und Fußböden bestehen aus feuerfesten Hohlziegeln von 30 Zentimeter Stärke. Das Eisenwerk wird durch eine 25 Millimeter starke Zementschicht geschützt, über der ein dreimal so dicker Terrakotta-Mantel liegt. Vier vollständig abgeschlossene Treppenhäuser führen von der Straße zur äußersten Spitze des Turmes empor. Die Fahrstuhlschächte sind durch luftdicht und feuersicher verschließende Türen vor Rauch und Flammen geschützt. Jedes Stockwerk ist überdies mit Hydranten hinreichend ausgestattet. Die strengsten Vorschriften verbieten das Ansammeln von Papier oder brennbaren Flüssigkeiten.



Schematische Darstellung der pneumatischen Sturzsicherung der Turmaufzüge im Woolworth-Building.

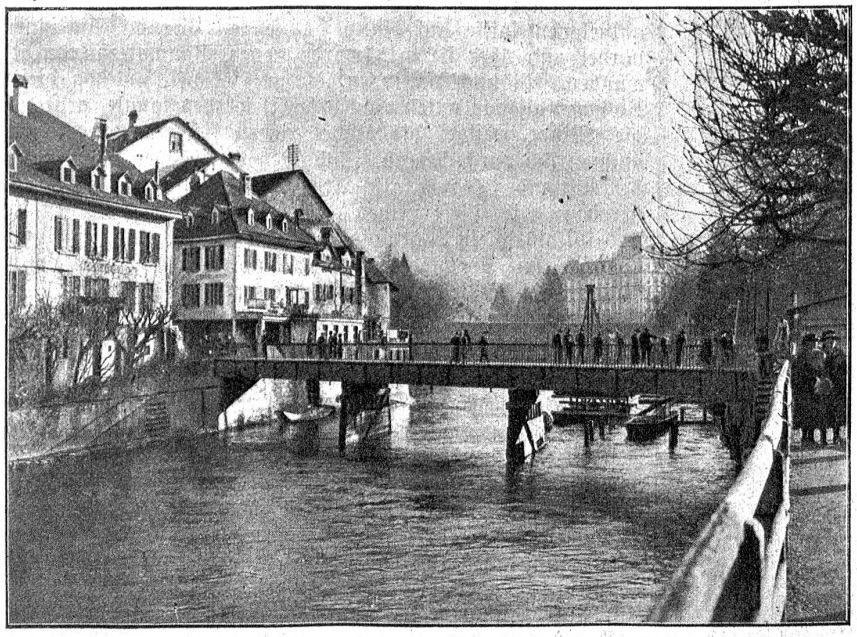
A oben: Eintritt der abstürzenden Fahrstuhlkabine in den sich allmählich verjüngenden festen Schacht, aus dem ein Teil der verdichteten Luft herausgepreßt wird. A unten: Die zur Ruhe gekommene Kabine auf einem Kissen von stark verdichteter Luft, deren Bremswirkung die Kabine allmählich zum Stillstand gebracht hat. B: Der obere Teil des festen Schachtes von der Seite gesehen.

Ein interessantes Kapitel ließe sich schreiben über die Verkehrseinrichtungen im Woolworth-Haus. Ein Wolkenkratzer ohne Aufzüge für Personen und Güter wäre eine Unmöglichkeit. Wer wollte in 200 Meter Höhe wohnen, wenn er sie alle Tage mehrmals mittelst Treppe erklimmen müßte? Ihrer Bedeutung gemäß sind die 27 elektrischen Fahrstühle im Woolworth-Building mit allem Raffinement der Technik gebaut. Sie sind die Lebensadern des Gebäudes; denn sie haben den 8000 Einwohnern dieser senkrecht in die Luft gebauten Stadt den Verkehr mit der Straße und damit mit der Außenwelt zu ermöglichen. Unter ihnen gibt es „Bummelzüge", die in allen Stockwerken halten und Schnellzüge, die nur in jedem 5. oder 10. Geschoß ihre Fahrt unterbrechen. Sie fahren alle nach einem bestimmten Fahrplan und werden von einer Zentrale aus überwacht und regliert. Die Fördertechnik hat sie mit den besten Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet. Auch für den Fall des Reißens des Zugseiles ist die Sicherung eine absolute, da der unterste Teil des Schachtes als luftdichte Röhre ausgebaut ist, auf deren Luftmasse der fallende Fahrstuhl wie auf einem Kissen ellastisch aufgefangen wird. Der Konstrukteur dieser Art Fahrstühle ließ sich zur Erprobung des „Luftkissens" aus höchster Höhe im Fahrstuhl herunterfallen; er kam so sanft an, daß aus einem gefüllten Kelchglas kein Tropfen verschüttet wurde.

Wie alle andern Wolkenkratzer, so dient auch das Woolworth-Building nur als Geschäftshaus. Im 55. Stockwerk, in luftiger Höhe, hat eine Bank ihre Geschäftsräume aufgeschlagen. Ihre Tresors sollen just unter der Turmspitze liegen. Man berechnet die Menschenmenge, die alltäglich in dieser Turmstadt mit ihren 2000 Bureaux verkehrt auf mindestens 70—80,000 Seelen. Daß auch die Verwaltung dieses Riesenhauses einen Personalapparat von Hunderten von Angestellten erfordert, ist nicht verwunderlich. Schon die Ueberwachung der Licht-, Kraft-, Heiz-, Luft- und Wasserversorgung beschäftigt eine Unmenge von Ingenieuren, Mechanikern, Heizern und Arbeitern. Dazu kommen Dutzende von Nachtwächtern, Fahrstuhlführern, Fensterputzern, Feuerwehrleuten und Polizisten. Sie alle sind einem Direktor mit seinem Stab von Sekretären und Buchhaltern unterstellt.

Man darf füglich bezweifeln, ob mit dem Woolworth-Building die oberste Stufe der Entwicklung des Hochhauses erreicht sei. Wahrscheinlicher ist, daß das Reklamebedürfnis einer noch kapitalkräftigeren Gesellschaft als die der 10 Cents-Bazare das Woolworth-Building mit einem noch höhern Wolkenkratzer übertrumpft. Die amerikanischen Techniker, die heute schon ausgerechnet haben, daß in New-York ein Turm auf 200 Fuß im Quadrat und von 600 Meter Höhe durchaus möglich sei, werden es gewiß an Aufmunterung nicht fehlen lassen.

(Nach „Taten der Technik. Ein Buch unserer Zeit". Herausgegeben von Hanns Günther. Verlag Rascher & Cie., Zürich.)



Die Scherzligbrücke in Thun, die gegenwärtig abgebrochen wird. Phot. G. Schneiter, Thun.

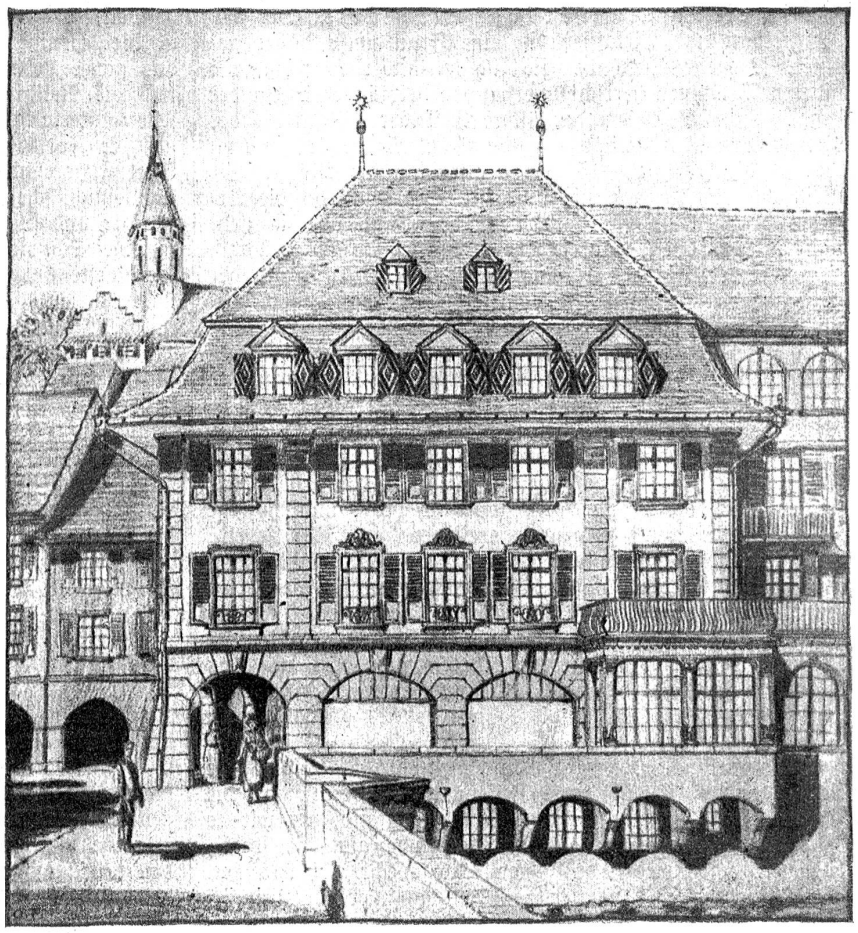
Von der Scherzligbrücke in Thun.

Die im Jahre 1863 erstellte Scherzligbrücke, die wir hier im Bilde verewigen, muß dem Zahn der Zeit weichen und einer neuen Brücke als Zufahrt zum neuen Zentralbahnhof Platz machen, die bis zum 15. Mai d. J. fertig erstellt sein soll. Mit den Abbrucharbeiten wurde bereits in den ersten Januartagen begonnen. Als Verkehrsverbindung zwischen dem neuen Bahnhof und dem Oberbälliz, sowie durch die Freienhofgasse nach der obern Stadt würde die alte Brücke als zu schmal und zu schwach den Anforderungen nicht mehr entsprechen.

An dieser Stelle bestund schon seit einigen hundert Jahren eine Brücke, wie aus alten Stadtplänen hervorgeht. Wohl gestützt auf die veränderten Flußverhältnisse infolge Einleitung der Kander in den Thunersee anno 1710 wurde im April 1759 zwischen den wohl-

geborenen Herren und der Stadt Thun über die Bewandtnuß, Konstruktion und Erhaltung der vielen ob, in und unter der Stadt Thun sich befindlichen Schleusen, Mauern, Schwellenen, Brücken und dergleichen Wasserwerken ein vollständiges Verbal (Pflichtigkeitsurkunde) errichtet, worin es über die Scherzligbrücke heißt: „Ist in anno 1724 renoviert und erbauen worden; dazu haben M. H. H. Herren halbigen Theil der Kösten beigetragen, dergestalten das beidseitige Landwehren oder Brückstöck sowohl als das steinige Joch gemeinschaftlich in Ehren erhalten werden. Nach alter Uebung soll die Stadt die Jaußbäume in ihren Kösten herführen lassen und darlegen, die sie aber aus denen oberkeitl. Bäumen zu nehmen das Recht hat und ihr jeweilen durch den Herrn Schultheißen verzeigt werden. Hingegen wird die Belegung der Brücke und der Seitenwände, wie auch die gemeine alljährliche Deckung und Erbesserung des Dachs durch den obrigkeitl. Herrn Amtmann in Ehren halten. Würden aber nahmhafte Reparaturen oder gar ein neuer Dachstuhl von Nöthen sein, so geschieht die Verköstigung zum halben Theil zwischen M. H. H. Herren und der Stadt Thun."

Diese Brücke war also früher gedeckt und sie wurde von einem steinernen Joch getragen. Im Jahre 1852 mußte ein Umbau erfolgen und der bestund in neuen Widerlagern, zwei neuen hölzernen Jochen (die heute noch bestehenden) als Ersatz des vorhandenen Steinpfeilers und in neuer, hölzerner und offener Fahrbahn. Zudem wurde der Zugang stadtwärts etwas erweitert. Anno 1863 mußte die Brücke neuerdings umgebaut werden und erhielt anstelle der hölzernen Tragkonstruktion eine eiserne, und damit im allgemeinen auch die heutige Gestalt.



Das neue Sattlerhaus in Thun.
Alfr. Lanzrein, Architekt; Mitarbeiter O. Fahrni, Architekt.

Völkerpsychologisches zur Frauenbewegung

Wir stehen heute in einem Zeitalter des Ueberganges. Der Kampf der gegensätzlichen Anschauungen und Meinungen äußert sich besonders heftig in der Frauenfrage. Die moderne Frau will nicht nur Anteil haben an der bis vor kurzer Zeit nur für die Herren der Schöpfung reservierten Arbeit und Bildung (Hochschule), sie möchte auch das passive und aktive Stimmrecht besitzen, kurz, sie strebt mit aller Macht aus dem Abhängigkeits- bezw. Untertanenverhältnis heraus und verlangt auf der ganzen Linie Freiheit, Gleichberechtigung.

Eine Berliner Psychologin, Dr. Mathilde Vaerting, sucht in ihrem Buche „Die weibliche Eigenart im Männerstaat und die männliche Eigenart im Frauenstaat" durch völkerpsychologische Untersuchungen den Beweis zu erbringen, daß die Bevorzugung eines Geschlechtes für das Staatsleben nicht von Gutem sei, seien nun Mann oder Frau die Herrschenden.

Die vergleichende Psychologie von Mann und Weib wurde bis jetzt immer vom männerstaatlichen Standpunkt aus betrieben. Die Verfasserin sucht eine neue Vergleichsbasis: sie will Geschlechter in völlig gleicher Lage betrachten. Sie untersucht Frau und Mann zunächst im Frauenstaat.

Aegypter, Spartaner, Kamtschadalen, Marianen, Irokesen, Garos, Dayaks, Balondas u. a. m. hatten nachweislich in ihren Staaten Frauenherrschaft eingerichtet.

Die auffallendsten Unterschiede zeigen sich in den Matriarchaten dieser Völker im erotischen Charakter von Mann und Frau, in Liebes- und Ehesitten. Wenn die Frau herrscht, so ist sie der werbende Teil. Der Mann hat die Mitgift mitzubringen, er muß eheliche Treue geloben und wird bei Ehebruch schwer gestraft; er kann verstoßen werden; er nimmt den Namen der Frau an; er schmückt sich „wie ein junges Mädchen"; er wird von seinen Begehrerinnen angedichtet; er ist nicht rechtlich handlungsfähig und hat in allem dem Willen seiner Frau zu gehorchen, der umgekehrt so viel erlaubt ist, wie in unserem Staate dem Mann. Die weibliche Eigenart im Frauenstaate erweist sich als das genaue Gegenteil dessen, was wir bei uns als Frauenideal pflegen. Der Herrschtrieb scheint also nicht spezifisch männlich zu sein: die Frauen der Marianen haben ihre Gatten so sehr absolutistisch in den Händen, daß diese nicht das geringste ohne Einwilligung der Frau tun dürfen, und wenn sie sich widersetzen, so werden sie von der Frau oder von den Frauen ganz einfach geprügelt. Die Fürstinnen in Loango haben das Recht, ihre Buhlen zu töten. Sie machen im Besonderen davon Gebrauch, wenn sie einen von ihnen bei einer anderen Frau antreffen. Ein altägyptischer Scheidungsvertrag auf Papyrus beginnt: „Wenn ich dich als Gatten entlasse, indem ich dich hasse und einen Anderen mehr liebe als dich, so gebe ich dir ...." Bei den Aschantinegern haben sich die Gatten der Fürstin bei deren Tod selber zu töten, auch bei gewissen Indianerstämmen herrscht dieser Brauch. Die Frau im Frauenstaat gestattet sich für ihren Vorteil genau die gleiche doppelte Moral, wie der Mann im Männerstaat, obschon die meisten im Matriarchat lebenden Völker in monogamen Verhältnissen leben. Die Moral hat sich einfach wie auch das Recht in umgekehrtem Sinne