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

Band: 14 (1924)

Heft: 50

Artikel: Die neuen Brücken in Freiburg

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-646889

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: 09.12.2025

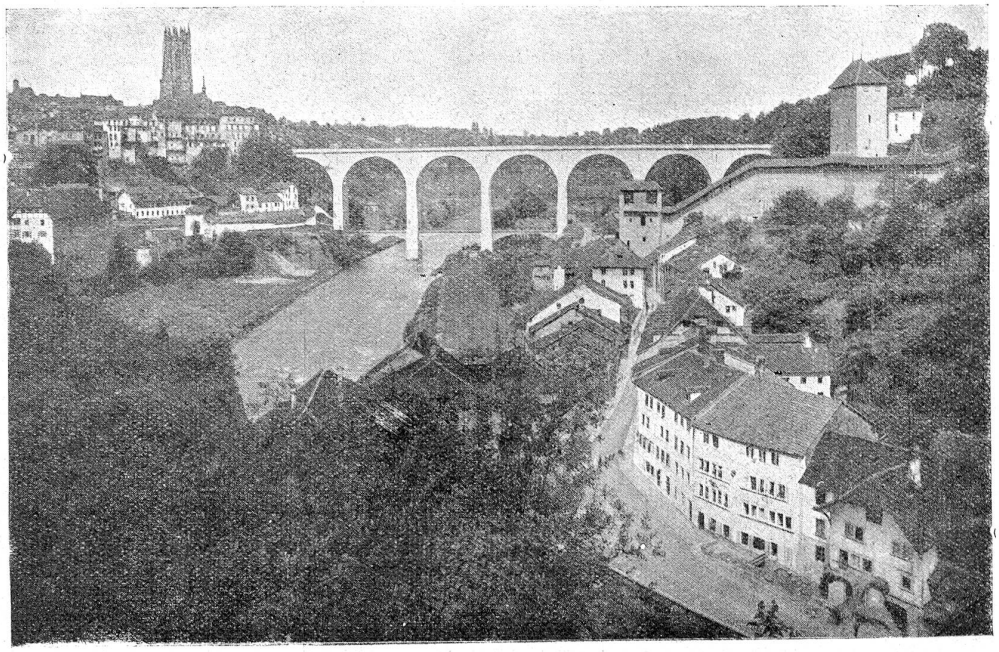
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

in die Dohle. Da ich ihn jedoch nicht erreichen konnte, wollte ich es von der andern Seite probieren; aber dieser Ausgang war voll Wasser.

Jetzt gab ich die Sache auf. Ich kehrte heim, denn es war schon 5 Uhr morgens und Zeit, die Kühe zu melken. Als ich damit fertig war, nahm ich wieder die Kerze und lief zur Dohle hin, denn der so mühsam erjagte Fuchs ließ mir keine Ruhe. Und wahrhaftig! Da lag er noch in der Dohle; ich sah aber nur den Schwanz. Der Schlauberger hatte sich in umgekehrter Richtung hineingelegt, den Kopf nach unten. Ich überlegte, was ich tun sollte. Dann entschloß ich mich, den Fuchs mit einem kräftigen Ruck am Schwanz herauszuziehen, und damit er mich nicht beißen könne, ihm sofort, wenn er draußen wäre, den Fuß auf den Nacken zu setzen und ihm mit einem Kopfschuß den Garaus zu machen.

Also gut, ich packe an, ziehe mit einem plötzlichen Ruck das Wild am Schwanz heraus, greife blitzschnell nach meinem Gewehr, um zu schießen — da sehe ich erst, daß der Fuchs bereits tot ist.

Warum hatte er sich denn hier in die Dohle hinein noch verkriechen müssen? Wohl deswegen, damit ich ihn auch im Tode nicht erlangen sollte.



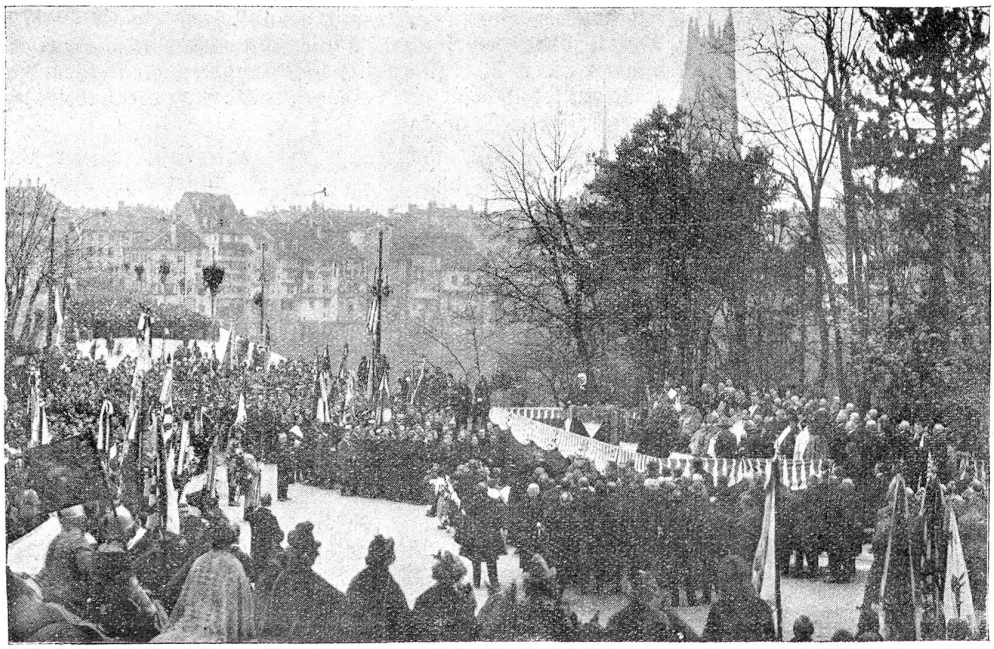
Die fertige Zähringerbrücke. Länge: 249,5 m, Länge der Unterbrücke: 107 m, Breite 12 m, der Fahrbahn 7,5 m, der beiden Trottoirs 2 m. Höhe der Brücke 48,5 m über der Saane, Baukosten Fr. 1,992,780.—.

Die neuen Brücken in Freiburg.

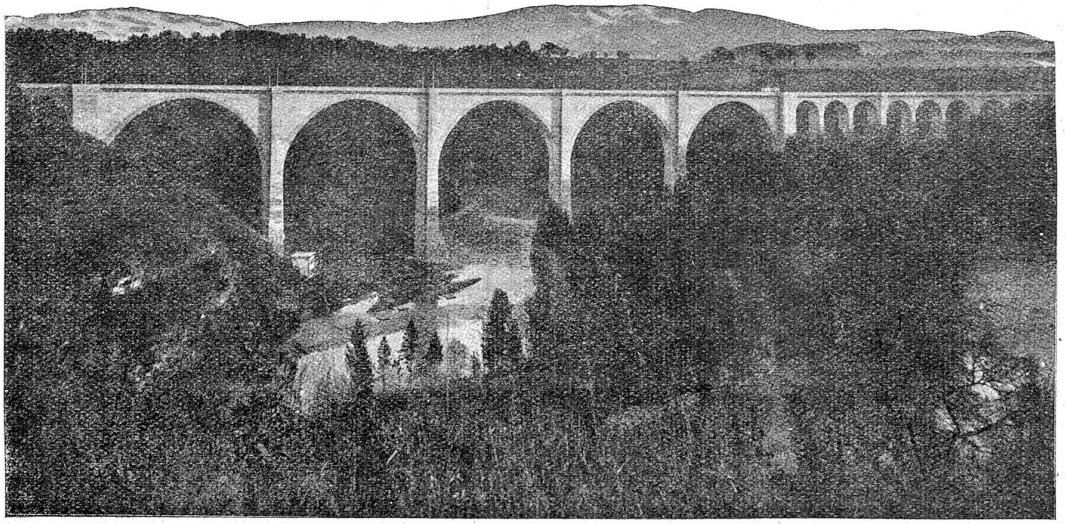
Freiburg im Uechtland hat mit der Stadt Bern viel Gemeinsames: den Gründer, wenn auch nicht den gleichen Herzog von Zähringen, die Lage in tiefdurchfurchter Molasselandschaft auf weitschauender Flußhalbinsel, einen alten, interessanten Stadtkern und daran geschlossene weitläufige Außenquartiere und anderes mehr. Jahrhunderte lang waren die beiden Städte Rivalinnen auf macht-politischem Boden, und heute macht es fast den Anschein, als wollten sie sich auf dem Gebiete des Brückenbaues miteinander messen: Dort fertige neue Hochbrücken, hier Projekte zu solchen.

Einstweilen hat Freiburg zugestandenermaßen einen Vorsprung vor Bern. Im Oktober 1922 wurde die Perolles-Brücke vollendet, und am 16. November letzthin fand die feierliche Einweihung der neuen Zähringerbrücke statt. Damit besitzt Freiburg wohl die imposantesten und schönsten Brückenbauten von allen Schweizerstädten, Bern eingeschlossen. Die Perolles-Brücke übertrifft an Länge die Kornhausbrücke um ein bedeutendes (555 Meter und 355 Meter), ebenso an der Höhe über dem Wasserspiegel (76 Meter und 48 Meter), wenn auch nicht an Breite (10 Meter und 12,6 Meter); die Zähringerbrücke ihrerseits kann den Vergleich aufnehmen mit der Kirchenfeldbrücke und kommt auch besser weg, abgesehen von der Breite: Länge 249,5 Meter (Kirchenfeldbrücke: 229 Meter), Breite 12 Meter (13,2 Meter), Höhe über dem mittleren Wasserstand 48 Meter (35 Meter).

Und wenn wir Freiburg schon neidlos den ersten Rang als schweizerische Brückenstadt einräumen, so wollen wir auch gerade hervorheben, daß diese baulichen Leistungen darum besonders imponieren müssen, weil ein verhältnismäßig kleines und finanzschwaches Stadt- und Staatswesen sie zustande gebracht hat. In den letzten vier Jahren hat Freiburg für seine beiden Brücken weit über 6,000,000 Franken verausgabt, mit den Zufahrtsbauten berechnet dürften es eher 7 Millionen sein. Solche Verkehrs- und Baupolitik darf man entschieden großzügig und opfermutig nennen; dies um so mehr, als es sich nicht eigentlich um Bauten



Die Einweihungsfeierlichkeiten am 16. November 1924.



Die Perolles-Brücke bei Freiburg. Sie verbindet die Stadt Freiburg mit dem Plateau von Marly. Länge 555 m, Spannweite der 5 großen Bogen 56 m, Höhe über der Saane 76 m. Der Bau wurde in den Jahren 1920—22 mit einem Kostenaufwand von Fr. 4,070,000 ausgeführt.

handelt, die neue Verkehrsströme ins Land oder durchs Land lenken und sich sofort bezahlt machen, sondern bloß um Korrekturen schon bestehender Kommunikationslinien.

Die Großzügigkeit und der Opfersinn der Freiburger ist historisch. Freiburg will die berühmte Brückenstadt sein. Dieser Wille datiert zurück auf das Jahr 1830, da die Freiburger den französischen Ingenieur Chaley mit dem Bau der „Pont suspendu" beauftragte — dem später der Bau der „Pont du Gotteron" folgte — Bauten, die für die damalige Zeit technische Wunderbauten darstellten und mit Recht europäische Berühmtheit erlangten. Hunderttausende von Reisenden sind in den 90 Jahren, seit die Große Hängebrücke besteht (Einweihung: 19. Oktober 1834), um dieser Brücken willen nach Freiburg gefahren. Sie haben alle mit innerer Spannung die ungeheure Kühnheit des Ingenieurs, über solcher Tiefe und solcher Weite an zwei und vier Drahtseilen Brücken aufzuhängen, auf sich wirken lassen. Sie haben mit Genugtuung konstatiert, daß diese Werke der Technik im Gegensatz zu manch anderen Brückenbauten anderswo das altertümliche Stadtbild nicht stört, daß im Gegenteil diese kühngeschwungenen spinnwebfeinen Linien hinüber und herüber den romantischen Reiz der Türme und Mauern, der Kirchen und Klöster, der Sandsteinfelsen und der rauschenden Wasser nur noch stärker empfinden lassen.

Für die Freiburger galt es in der Tat nicht bloß, ein technisches und finanzielles Problem zu lösen, als sie sich anschickten, die altersschwache, wenn auch immer noch schöne und bewunderungswerte „Grand pont suspendu" zu verstärken oder durch eine neue Brücke zu ersetzen. Sie mußten vielmehr in erster Linie nach einer Lösung suchen, bei der jene ästhetischen Werte der Brücken für die Stadt nicht verloren gingen. Man darf ihnen zu der gefundenen Lösung füglich gratulieren.

Sie befriedigt in ästhetischer sowohl als in verkehrstechnischer Hinsicht. Was den letztern Punkt anbetrifft, verdient hervorgehoben zu werden, wie geschickt in die Hochbrücke eine kleinere, immerhin 107 Meter lange Niveaubrücke, die die tiefen Uferquartiere verbindet, eingefügt wurde. Diese glückliche Idee — sie stammt von Herrn Kantonsingenieur Lehmann — tauchte erst im Laufe des Bauvorganges auf, und es ist anzuerkennen, daß ihre Ausführung der Brücke neue ästhetische Werte gebracht hat. Die diskrete untere Wagrechte und flachen Bogenlinien schaden dem kühnen Schwunge der sieben großen Bogen und der starken Horizontale der Brückenbahn nicht; sie mildern eher das Groteske und Eigenmächtige der turmhohen Betonpilaster mit ihren Bogen. Auch die für die sonstigen Verhältnisse geringe Breite der Brücke kommt dem ästhetischen Eindruck zugute: die Bogen und Pfeiler sind leichter und nehmen sich, auch von der Seite besehen, wie eine Talsperre aus.

Die neue Betonbrücke — man hat ihr den wohlklingenden und pietätvollen Namen „Zähringerbrücke" gegeben — hob, von unten aufsteigend, die alte Hängebrücke gleichsam auf. Als ich sie erstmals — diesen Sommer — sah, hingen die dicken Drahtkabel abgetakelt und nutzlos über der breiteren Fahrbahn in der Luft. Heute sind sie samt den schönen Tortürmen, deren Rücken sie getragen hat, verschwunden. Hoffentlich haben sich die Freiburger ein Stück davon aufbewahrt als bedeutungsvolles Erinnerungsstück. Man schreitet jetzt viel sicherer auf der breiten festen Zähringerbrücke als auf der alten „Grand pont suspendu". Aber lustig war es doch und gruselig interessant, wenn die Schulklasse, im Taktschritt schreitend, die Bretter so zum Schaukeln bringen konnte, daß die Furcht vor der Einsturzkatastrophe leise, ganz leise zum Herzen hinanstieg. Das war eine reizvolle Vorbereitung auf all die mittelalterlichen Begegnungen und Erlebnisse, die uns in dieser Stadt der Türme und Klöster erwarteten.

Noch sei ein kurzes Wort über die längere und mächtigere Perollesbrücke gesagt. Unsere Abbildung (S. 700) zeigt den Anblick, von Norden her vom linken zum rechten Ufer, von Perolles hinüber zum Plateau von Marly, das mit dieser Brücke der Stadt um eine kleine Stunde nähergerückt ist. Und nähergerückt ist dem Hauptort damit die ganze Südhälfte des Kantons.

Auch hier ist mit der verkehrstechnischen die ästhetische Aufgabe glücklich gelöst worden. Mit einem kurzen Ansprung gewinnt die Brücke die Taltiefe, diese mit fünf mächtigen Bogen von 56 Meter Spannweite kühn übersetzend, um auf der andern Seite mit neun kleinen Bogen (à 17,5 Meter) über den flachen Anstieg die Plateauhöhe zu gewinnen. Auch hier fügen sich die Baulinien glücklich in das Landschaftsbild ein und erhöhen mit ihrer Kühnheit die Romantik des Saanetales.

Zum Schlusse möchten wir nicht unterlassen, zweier Publikationen Erwähnung zu tun, die in Wort und Bild die beiden technischen Wunderwerke in ein schönes und sachgerechtes Licht rücken. Es sind die beiden vom Verlage Buchdruckerei Delaspre herausgegebenen Albums „Le Pont de Perolles" und „Le Pont de Zähringen". In ihnen findet der interessierte Leser auch alle die Details über die Bauten, die geschichtlichen sowohl wie die technischen und persönlichen. Wir verdanken die Illustrationen dieses Aufsatzes dem freundlichen Entgegenkommen des Verlages, der uns die Druckstöcke aus den Albums zur Verfügung stellte.

C. A. Loosli: Anstaltsleben.

Betrachtungen und Gedanken eines ehemaligen Anstaltszöglings. (Schluß.)

„Die Arbeit als Erziehungsmittel" ist eines der besten Kapitel in Looslis Buch. Auch wir sind der Meinung, daß die Arbeit das allerbeste Erziehungsmittel ist, wenn die kindlichen Arbeitskräfte nicht allzu sehr ausgenutzt