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

Band: 20 (1930)

Heft: 20

Artikel: Die Brücke

Autor: Oser, Ernst

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-638826

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: 31.07.2025

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

Die Brücke.

Zur Einweihung der Lorrainebrücke am 17. Mai 1930.

Nun wölbt sie ihre kühnen Bogen
Von Uferhang zu Uferhang
Und unter ihr des Flusses Wogen
Aufschäumen zu des Volkes Drang.

Des Volkes, das den Tag ersehnte,
Wo seiner Brücke breiter Bug
Sich uns'rer Stadt entgegendehnte
Und drüben eine Bresche schlug.

Nun hat aus der Gerüste Schale
Ihr blauker Kern sich losgeschält
Und sieghaft schimmert sie zu Tale,
In Kraft gegossen und gestählt.

Im Lenzesgrün der weite Garten
Schmiegt sich an ihre Flanken dort.
Der Bäume rauschende Standarten
Grüßen die Stolze immerfort.

Und hier, auf blanken Zwillingssträngen,
Tönt ihr das Brausen uns'rer Zeit
Und füllt mit ehernen Gesängen
Die Fernen der Vergangenheit.

Heut' wogt das festliche Frohlocken
Hin über ihre breite Bahn.
Doch Eines läßt das Treiben stocken:
Der Ausblick, weit und himmelan.

Wo zwischen buntbestickten Borden
Der Aare Wellenspiel erblaut
Und über ihr, wie jung geworden,
Das schöne Bern sich aufgebaut.

Wo über Ackerbraun und Matten
Der Hügel grüner Wall sich neigt,
Und wo dem dunklen Waldesschatten
Der Berge ew'ger Glanz entsteigt.

Das Fest verrauscht... Die Brücke funkelt
In ihrer Weihe Nacht hinein,
Und fortan leuchtet, wenn es dunkelt
Vom Bogendamm ihr heller Schein.

Und Tag um Tag, der Nacht entstanden,
Weist sie den Weg zu Werk und Pflicht,
Läßt über sich die Zeiten branden
In eine Zukunft, stark und licht.

Mein Bern, nun schirme deine Brücke
Getreu, wie eines Friedens Band,
Das über Trotz und Haß und Tücke
Fest fügt die Herzen, Volk und Land!

Ernst Oser.

Die neue Lorrainebrücke.

Heute, am 17. Mai, feiert die Stadt Bern die Vollendung der neuen Lorrainebrücke mit einem festlichen Anlaß. Zwischen 11 und 12 Uhr vormittags wird das Band auf der Brückenmitte fallen, und die Brücke ist dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Es rechtfertigt sich bei diesem großangelegten Ingenieurwerk, das zwei wichtige Quartier, die Lorraine und den Breitenrain, an den großen Verkehr anschließt, einen raschen Blick zu werfen auf die Entstehungsgeschichte der Brücke und auf die Geschichte von Berns Brückenbauten überhaupt.

Die Lage Berns auf der aareumflossenen Halbinsel, zwischen den Zähringerschlössern Thun und Bern, läßt vorab die strategischen Absichten des Gründers erkennen. Aber auch verkehrspolitisch ist sie nicht schlecht gedacht, schneiden sich hier doch die nordsüdliche und westöstliche Verkehrslinie des nachmaligen Bernbietes. Freilich bildet der tiefe Einschnitt der Aare eine gewisse Hemmung; aber diese wurde im Laufe der Zeit durch kühne Brückenbauten schier restlos überwunden.

Die erste Brücke, die hölzerne Nydeckbrücke aus dem Jahre 1256, mußte bekanntlich gegen den Widerstand des kyburgischen Anstößers auf dem rechten Ufer durchgesetzt werden. Sie ersetzte die Fähre, die vom alten Reichsschloß auf Nydeck an das östliche Steilufer hinüber führte. Um 1269 herum wurde die Burg zerstört und der Graben, der sie von der Stadt getrennt hatte, ausgefüllt. Anno 1461 wurde die Holzbrücke durch eine solche aus Stein, die noch heute bestehende Untertorbrücke, ersetzt. Jahrhundertelang wurde nun kein anderer Aareübergang erstellt. Im Jahre 1845 erfolgte die Eröffnung der Nydeckhochbrücke, die auf ihre Art eine moderne, sachliche und durchaus gute Ingenieurarbeit darstellt. Die Eisenbahnbrücke, die rote Brücke genannt, führte die damalige Zentralbahn vom Wyler in die Stadt und wurde 1858 erstellt. Nebst der Bahn mußte sie auch den ganzen Fahr- und Personenverkehr aufnehmen. Von dem Moment an, als das Breitenrainquartier sich stark auszudehnen begann, war die Eisenbahnbrücke dem zu bewältigenden Verkehr nicht mehr gewachsen. Zählte die Stadt ums Jahr 1850 nicht einmal 28,000 Einwohner, so hat sie innert 75 Jahren um beinahe 90,000 Bewohner zugenommen.

Das Wachsen der Stadt bedingte weitere Aarebrücken. Die Außenquartiere dehnten sich zusehends stark aus. 1883 wurde die Kirchenfeldbrücke eröffnet und 1898 die Kornhausbrücke. Mittlerweile wurde die rote Brücke mit ihrer nur 3,50 Meter breiten Fahrbahn für den zunehmenden Verkehr immer ungenügender. Besprechungen setzten ein; als Ergebnis wurde 1897 ein Planwettbewerb zu einer Lorrainebrücke ausgeschrieben, der zum Teil sehr gute Projekte zeitigte. Zur Ausführung kam aber keines. Die Verhältnisse drängten immer mehr zu einer beschleunigten Lösung. Eine wichtige Rolle spielten auch die Bundesbahnen, da man schon damals mit einer zukünftigen Linienverbesserung oder Verlegung rechnete. Ein zweiter Wettbewerb im Jahre 1910 zeitigte wiederum vorzügliche Arbeiten; auch damals wurde jedoch kein Entschluß gefaßt. Mittlerweile zog der Krieg durch die umliegenden Länder. Stillstand allerorten. Im Jahre 1923 wünschte dann die Gemeinde Bern von Ingenieur Maillart ein Projekt zu einer Lorrainebrücke. Gleichzeitig wurden die Fragen geprüft, die mit der Bahnverlegung im Zusammenhang stunden. Ohne zu einer Einigung mit den S.B.B. gelangt zu sein, wurde der Bau in Angriff genommen. Man ist sich heute bewußt, daß eigentlich beide Brückenfragen (Bahn und Straße) zusammen gelöst hätten werden sollen. Nun aber die Lorrainebrücke steht, feiert man die Vorteile, die sie der Stadt und den damit verbundenen Quartieren bringt.

Die Länge der Brücke mißt 178 Meter bei einer Breite von 19,60 Meter. Ueber dem mittleren Hauptbogen sind die Trottoir verengt worden um je 80 Zentimeter, die Fahrbahn beträgt 11 Meter durchgehend. Der große Bogen überspannt die Aare in 82 Meter Weite, während die Höhe über Wasser 40 Meter mißt. Die seitlichen Bögen haben keine tragende Funktion zu erfüllen, sie sind gemacht worden, um ästhetisch gut zu wirken. Ueber deren Berechtigung sind die Meinungen geteilt. Die ganze Brücke ist in Eisenbeton konstruiert, die sichtbaren Flächen sind mit Betonblöcken verkleidet. Diese Blöcke, insgesamt 3400 Stück, wurden auf der Schützenmatte erstellt, und dann mit einer Kabelbahn (240 Meter Länge) an die jeweilige Arbeitsstelle auf der Brücke gebracht. Diese Betonklötze sind auf den Außenwänden so behandelt worden, daß ihr Aussehen natursteinartig wirkt. Die Schalladen sind mit Contexmasse bestrichen worden, so daß nach Wegnehmen der Laden die Blöcke ihre äußerste Schicht noch nicht abgebunden hatten,