Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 159 (1886)

Artikel: Die Schwarzwasserbrücke
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-657236

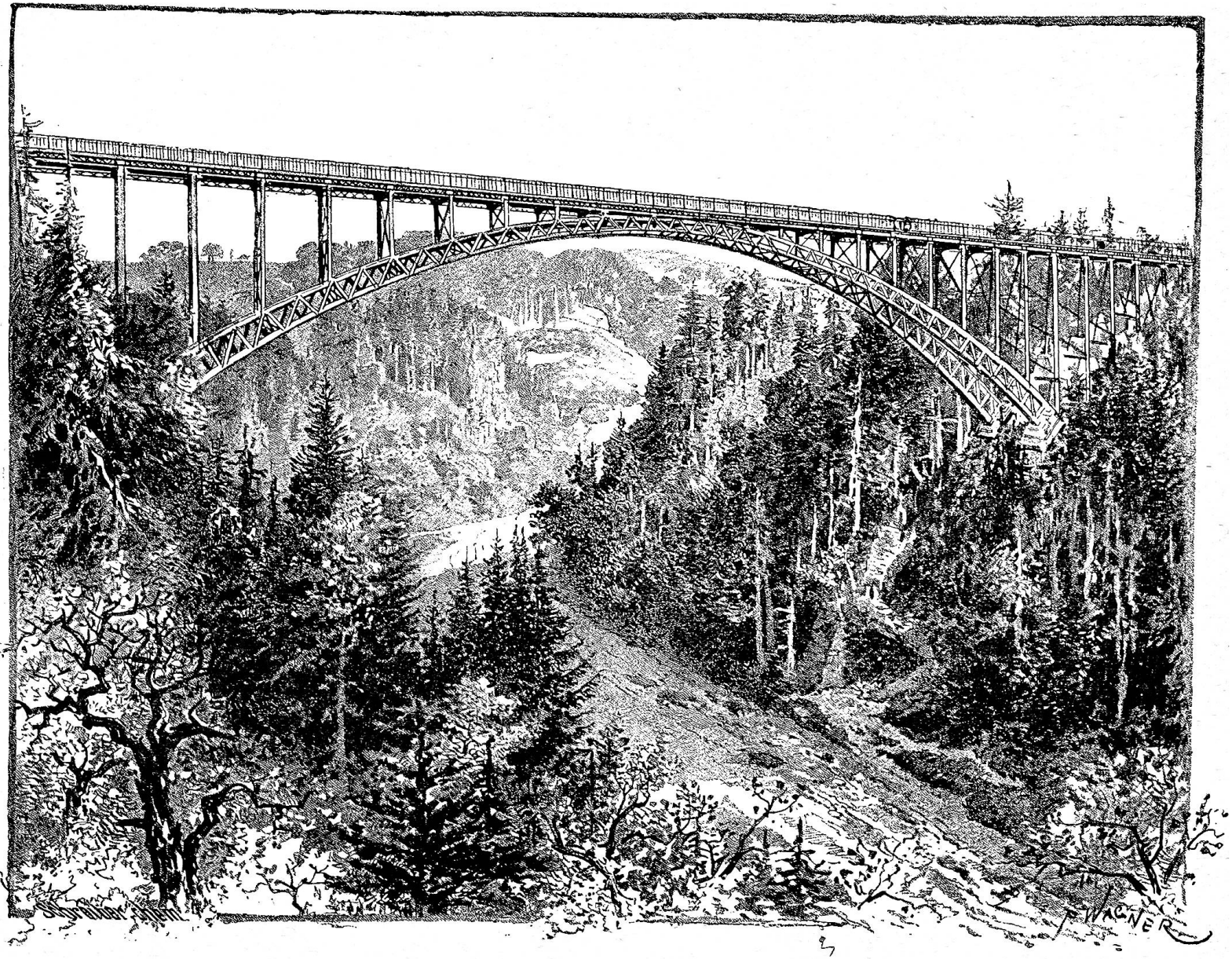
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 13.08.2025

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



Die Schwarzwasserbrücke.

Die Schwarzwasserbrücke.

Im vorigen Jahre hat der „Hinkende Bote" seinen Lesern ein Bild der Kirchenfeldbrücke gebracht. Heuer nun bringt er dem Publikum das Bild und die Beschreibung einer andern merkwürdigen Brücke im Bernerland, welche vor wenigen Jahren erstellt wurde, um die Verbindung des Amtes Schwarzenburg mit der Hauptstadt zu verbessern. Bis dahin mußte man etwa zwei Stunden von Bern in den Grund des tiefen Schwarzwassergrabens, 70 Meter tief, hinunter, um auf der andern Seite ebenso hoch wieder hinaufzusteigen. Nicht nur hatte man hiedurch bedeutenden Zeitverlust, sondern der Transport schwerer Lasten war nahezu unmöglich, namentlich in der Winterszeit. Das Bedürfniß nach einer bessern Verbindung zwischen dem genannten Amte und Bern war daher längst ein dringendes. Der neuern vollkommenern Technik im Brückenbau war es vorbehalten, die beiden Ufer mit einer das ganze Tobel überspannenden Brücke zu verbinden und dadurch die Entfernung zwischen Bern und Schwarzenburg nicht nur bedeutend (um circa 500 Meter Straßenlänge) abzukürzen, sondern auch den Weg für alle Jahreszeiten und für Transporte aller Art brauchbar zu machen.

Die Brücke überspannt in einem großen Bogen das ganze Thal; ihre Länge beträgt auf der Fahrbahn 170,50 Meter; die Weite von einem Widerlager zum andern mißt 114 Meter und die Höhe der Bogenmitte über dem Schwarzwasser 63 Meter; die Höhe der Brücke ist also beinahe gleich, wie diejenige des Berner Münsterthurms.

Um diesen kolossalen Bau auszuführen, mußte zuerst ein entsprechendes Gerüst errichtet werden. Dasselbe bestand zunächst aus vier aus Holzbalken erstellten Thürmen, welche bis in die Höhe der Bogenanfänge oder der Widerlager reichten, also circa 41 Meter hoch waren. Ueber diese vier Thürme legte man eine Fahrbahn, welche zunächst zum Transport der Steine zum westlichen Widerlager diente. Als beide Widerlager, aus dem solidesten Material mit hydraulischem Mörtel ausgeführt, erstellt waren, erhöhte man die vier Thürme so weit, daß sie als Stützen für den eigentlichen Brückenbogen dienen konnten. Dieser war aus Eisen in den Werkstätten von G. Ott u. Cie. in Bern hergestellt worden. — Die Aufrichtung, sowie die Herstellung der Träger, der eisernen Fahrbahn, des Geländers und die Bekiesung der Brücke gingen dank der musterhaften Bauleitung ungemein rasch und ohne jeglichen Unfall vor sich. Der Bau der Brücke wurde im März 1881 begonnen, und die offizielle Eröffnung konnte bereits am 16. November 1882 stattfinden.

Bei den vorgenommenen Probebelastungen erwies sich der Bau als durchaus solid. Die Brücke wurde derart mit Kies belastet, daß dessen Gewicht dasjenige einer dichtgedrängten Menschenmenge überstieg, und zwar war das betreffende Gewicht ungleich vertheilt. Auch mittelst Befahren durch schwere Lastwagen wurden Proben angestellt. Die größte Einsenkung, die sich bei all' diesen Proben erzeigte, betrug nur 24 Millimeter.

Das Gesammtgewicht des eisernen Theils der Brücke beträgt 430,000 Kilo, wovon auf die Fahrbahn und das Geländer 70,000 Kilo, auf die eigentliche Brücke 360,000 Kilo entfallen.

Die Kosten der Brücke selbst betrugen rund Fr. 280,000, des ganzen Baues mit den Zufahrtstraßen Fr. 350,000. An diese Summe entrichtete die Gemeinde Wahlern Fr. 100,000, der Kanton Bern Fr. 250,000.

Möge die Brücke als ein dauerndes Denkmal bürgerlichen Opfersinns die auf sie gestellten Hoffnungen rechtfertigen und dem Amte Schwarzenburg durch regen Verkehr zu fröhlichem Gedeihen verhelfen!

Der Storch.

Töchterlein: „Du, Papa, die Mama hat g'sagt, daß uns der Storch bald wieder ein Brüderlein bringt; weißt Du es auch schon, Papa?"

Katzenmusik.

Professor: „Heda, meine Herren, gilt diese Musik mir oder meiner Frau?" — „Der Frau Professorin." — „Gut, meine Herren, dann komm' ich selbst hinunter und helfe Ihnen."