Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 45 (1929)

Heft: 42

Artikel: Bauliches aus Bern

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-582444

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: 09.08.2025

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

Gegründet 1866
Teleph. S. 57.63
Telegr.: Ledergut

Leder-Riemen
Balata-Riemen
Techn.-Leder

4242

die in diesem Gebiet vorgesehenen zwischengemeindlichen Verkehrsstraßen. Man hatte sehr stark die Schaffung von Nur-Automobil-Straßen in Erwägung gezogen, ist aber unter den heutigen Verhältnissen zu der Überzeugung gekommen, daß Straßen, die auch dem anderen Verkehr dienen, zweckmäßiger seien. Allerdings soll die für Kraftfahrzeuge bestimmte Fahrbahn vom übrigen Verkehr getrennt werden. Das in Frage kommende Gesamtstraßennetz beträgt hier 1340 km. Von diesen müssen etwa 570 km vollkommen neu angelegt werden. Der Rest rekrutiert sich aus bereits bestehenden Provinzial-, Kreis- und Städtestraßen, die allerdings zum Teil wesentliche Umbauten und Änderungen erfahren müssen. Für die Durchführung des Projektes übernimmt der betreffende Siedlungsverband lediglich die einheitliche Planung und Finanzierung. Die baulichen Ausführungen unterliegen dagegen ausschließlich den regionalen Bauverwaltungen.

Bauliches aus Bern.

(Korrespondenz.)

Während in den Jahren unmittelbar nach dem Abschluß des Weltkrieges die Erstellung von Wohnhäusern in der Bautätigkeit der Stadt Bern eine große Rolle spielte, sind gegenwärtig einige andere große Bauten in Ausführung oder in Vorbereitung begriffen, z. T. kürzlich fertiggestellt worden, die für die verschiedenen zum Baugewerbe zählenden Berufe Arbeit und Verdienstmöglichkeit bedeuten.

Ein großes für die Einwohnergemeinde Bern in Ausführung begriffenes und mit raschen Schritten der Vollendung entgegen gehendes Bauwerk ist die neue Straßenbrücke über die Aare, die Lorrainebrücke. Diese unmittelbar oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke erstellte Straßenbrücke wird in einigen Wochen einen großen Teil des, das Nordquartier, die Lorraine, berührenden Verkehrs übernehmen und dadurch eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach diesem Stadtteil bringen. Die als Massivbrücke nach den Projekten des Ingenieurbureaus Maillart und der Architekturfirma Klauser & Streit in Bern gebaute Brücke wird eine Fahrbahn von 11 m Breite erhalten. Die Trottoirs sind über dem Kronenbogen je 3,50 m und auf den beiden Flügeln je 4,30 m breit, was eine nutzbare Brückenbreite von 18 m bezw. 19,6 m ergibt. Die Brücke überspannt die Aare mit einem großen, durch den felsigen Baugrund bedingten Bogen von 82 m Lichtweite, der aus Betonquadern zusammengesetzt ist, während die schweren Widerlager aus Massivbeton hergestellt wurden. Die Verwendung von Betonquadern gestattete deren Herstellung auf dem Bauplatze, wodurch einerseits das Baumaterial vor seiner Verwendung geprüft und anderseits die Arbeitslosigkeit besser bekämpft werden konnte. Die Fahrbahn der Brücke liegt etwa 37,50 m über dem mittleren Wasserspiegel der Aare. Beidseitig des großen Bogens stoßen Flügelbauten, aus je einem Kreisbogen von 17 m Weite bestehend an. Die eine Gesamtlänge von 178 m aufweisende Brücke wird ein vom rechten zum linken Areufer fallendes Gefälle von 0,6 % aufweisen. Die Gewölbesteine sind mit Granit verkleidet, ebenso die unteren Teile der Widerlagerpfeiler und die das Bauwerk nach oben abschließenden Kranzgesimse und Brüstungen. Die großen Betonsichtflächen sind nach dem sogenannten Contexverfahren behandelt worden, das dem Bauwerk eine ruhige Ansichtsfläche gibt, die auch gut zum Landschaftsbild paßt. Es sei hier erwähnt, daß das aareaufwärts gelegene Trottoir bereits am 20. Dezember 1929 für den Fußgängerverkehr freigegeben worden ist.

Die neue Brücke bedingt auch Änderungen in den Zufahrten, die jedoch bis zum Zeitpunkt der Verlegung der Eisenbahnlinie aus der Lorraine nur zum kleinen Teil ausgeführt werden können. So wurde vorläufig zur Verbreiterung des Bollwerkes von der Einmündung der Neubrückstraße bis zum linken Brückenwiderlager der Bahndamm in der Verlängerung des zukünftigen nördlichen Trottoirrandes der Lorrainbrücke mittelst einer 125 m langen und durchschnittlich 1,90 m hohen Stützmauer angeschnitten und dadurch die Straßenbreite von 14,60 m auf 17 m erweitert. Auf dem rechtsseitigen Areufer wird die Breitenrainstraße vorläufig mit einer 9,6 m breiten Fahrbahn, einer Steigung von 4,5 % und einem südlichen Trottoir von 3,5 m erstellt. Um den Anschluß nach der Lorraine zu erhalten, ist die Erstellung einer provisorischen Unterführung unter dem Bahndamm notwendig. Diese wird 8,50 m breit und 3,50 m hoch und soll ausschließlich dem Fahrverkehr dienen. Anschließend an die Unterführung stellt die auf 11 m (8,50 m Fahrbahn und 2,50 m nördliches Trottoir) verbreiterte und nordwestwärts verschobene, 4 % Steigung aufweisende Straße längs des Bahndammes die Verbindung mit der Lorrainestraße her.

Die Kosten dieser Brücke einschließlich Anpassung der Zufahrtsstraßen wurden zu Fr. 3,800,000 veranschlagt. Dank einer guten Arbeitsorganisation durch die ausführende Baufirma Losinger & Cie. in Bern und der weitgehenden Verwendung maschineller Einrichtungen sind die Arbeiten trotz des außerordentlich kalten Winters 1928/29, der eine mehrwöchige Arbeitseinstellung bedingte, so rasch vorwärts gekommen, daß mit der Übergabe der Brücke an den Verkehr auf Anfang April 1930 gerechnet werden kann, was einem Gewinn von 3—4 Monaten gegenüber dem ursprünglichen Termin entspricht. Für den Fußgängerverkehr kann die Brücke, wie schon erwähnt, in beschränktem Umfange bereits benützt werden.

Weitere Bauaufgaben der Gemeinde Bern sind gegenwärtig u. a.: Die Erweiterung des Gaswerkes, für die ein Kostenbetrag von Fr. 3,700,000 vorgesehen ist, der Ausbau des Verwaltungsgebäudes des städtischen Elektrizitätswerkes, verschiedene Schulhauserweiterungen, die Erstellung einer Lehrhalle für die Gewerbeschule, ausgedehnte Straßenkorrektionen, der Ausbau der bestehenden Autogarage der städtischen Straßenbahnen am Philosophenweg für die Aufnahme von weiteren 40 Wagen des Stadtomnibus Bern.

Zwei größere Bauten, die ihr Entstehen privater Fürsorgetätigkeit verdanken, seien hier auch erwähnt. Die

Lory-Stiftung ermöglichte die Inangriffnahme des Lory-Spitals, von dem nun das erste Gebäude auf dem Engländerhubel nach den Plänen der Berner Architekten Salvisberg & Brechbühl vor einigen Wochen seiner Bestimmung übergeben worden ist. Dieses, auf Grund der neuesten Erfahrungen insbesondere auch inbezug auf Schallisolierung gebaute Krankenhaus fällt dem Beschauer äußerlich besonders durch seine nach Süden gerichtete Fensterfront auf, die vollständig in Fensterflächen und Glastüren aufgelöst ist. Die vor den Zimmern durchlaufenden, weit ausladenden Balkone sind stützenfrei durchgeführt und an den beiden Stirnseiten zu breiten Liegehallen entwickelt.

Ein weiterer, ebenfalls von den Architekten Salvisberg & Brechbühl entworfener Bau, das kantonal-bernische Säuglings- und Mütterheim mit Pflegerinnenschule in der Elfenau weist mit seinen weit ausladenden Terrassen und Veranden und den langen Fensterreihen eine ähnliche Architektur auf wie das Lory-Spital. Dieser zur Aufnahme von etwa 60 Säuglingen und Kleinkindern, 8—10 Müttern, 22 Schülerinnen der Pflegerinnenschule und dem nötigen Dienstpersonal vorgesehene Bau soll auf Anfang Mai 1930 bezugsbereit sein. Die Kosten dieses privaten Fürsorgewerkes werden etwas über Fr. 500,000 betragen.

Im Auftrage des Kantons Bern wurden kürzlich auch die Erweiterungsbauten der Berner Hochschule an der Muldenstraße in Angriff genommen. Für diese Bauten, für die vom Großen Rate des Kantons Bern ein Kredit von Fr. 2,800,000 bewilligt worden ist, wurde die Ausarbeitung der Pläne und die Bauleitung auf Grund eines Wettbewerbes den Verfassern des im 1. Rang ausgezeichneten Projektes, den bereits genannten Architekten Salvisberg & Brechbühl übertragen. Der große einheitliche Gebäudetrakt wird folgende sechs Hochschulbauten umfassen: Das kantonale chemische Laboratorium, das pharmazeutische Institut, das zoologische Institut, das mineralogische Institut, das geologische Institut und das gerichtlich-medizinische Institut. Die auf dem südlichen Teile des Muldergutes zur Aufstellung kommenden Gebäude werden sich in unmittelbarer Nähe der bestehenden Hochschulinstitute für Anatomie, Physiologie, Chemie und Astronomie und dem Oberseminar befinden, wodurch eine umfassende Anlage entsteht, die ausschließlich Hochschul- und anderen öffentlichen Zwecken dienen wird. An ein langgestrecktes, von Osten nach Westen verlaufendes, dreistöckiges Gebäude werden sich die in regelmäßigen Abständen angeordneten südlichen Querflügel anschließen, in welchen sich die Treppenhäuser, Sammlungen, Bureaus, Wohnungen für die Abwarte usw. befinden werden. Dabei wird jedoch jedes Institut eine in sich geschlossene Abteilung mit eigenem Hörsaal bilden. Der Bau soll als Betonrohbau, ohne Verputz, zur Ausführung gelangen und im Frühjahr 1931 bezugsbereit sein.

Neben der Gemeinde ist nicht nur der Kanton mit größeren Bauten auf dem Gebiete der Stadt Bern beteiligt, sondern auch der Bund hat vor einigen Monaten eine bedeutende Arbeit in Angriff nehmen lassen, nämlich den Neubau, der die Landesbibliothek, das Amt für geistiges Eigentum und das eidgenössische statistische Amt aufnehmen wird. Dieses Gebäude liegt an der Helvetiastraße hinter dem historischen Museum.

Neben diesen Bauten, die mehr öffentlichen Charakter haben, sind in den verschiedenen Quartieren Wohnbauten, z. T. in Verbindung mit Geschäftslokalitäten, häufig auch mit angebauten Autogaragen in Ausführung begriffen. Ferner werden verschiedene Umbauten gemacht, um aus älteren, den modernen Anforderungen nicht mehr entsprechenden Häusern modern eingerichtete Geschäftshäuser zu errichten. So sind gegenwärtig z. B. an der Spitalgasse, einer der hauptsächlichsten Geschäftsstraßen der Stadt zwei Häuser im Umbau begriffen, nachdem erst vor einigen Wochen das Gebäude, in welchem sich früher das Hotel Löwen befand, zum Warenhaus umgebaut und als Erweiterung dem bestehenden Gebäude des Warenhauses der Gebr. Loeb A.-G. angegliedert wurde.

Es sei hier beigefügt, daß auch die Schweiz. Bundesbahnen in Bern größere Bauarbeiten in Angriff nehmen werden. Ein erster Schritt ist bereits getan, indem der Verwaltungsrat der S. B. B. im November 1929 einen Kredit von Fr. 10,100,000 bewilligte zur Erweiterung des Rangierbahnhofes Weiermannshaus und Aufnahme eines neuen Stückgüterbahnhofes daselbst. Diese neue Güterbahnhofanlage wird zur Erleichterung des Verkehrs und der Dienstabwicklung getrennte Empfangs- und Versandhallen aufweisen; die durch ein quergestelltes Bureaugebäude miteinander verbunden werden. Die Anlage ist insofern als erste Etappe des Ausbaues des Bahnhofes Bern zu betrachten, als die Verlegung des Stückgüterbahnhofes von der Laupenstraße nach Weiermannshaus, dem Umbau des Abstellbahnhofes und jeder anderen Erweiterung des Personenbahnhofes aus betriebstechnischen Gründen vorangehen muß.

Ausschreibung der Arbeiten für die neuen Gebäude des Völkerbundes in Genf.

Bedingungen für den Wettbewerb.

Im Hinblick auf die Vergebung der Erstellungsarbeiten der neuen Gebäulichkeiten wünscht das Baukomitee des Völkerbundes den Unternehmungen, die sich darum interessieren, das Verfahren bekanntzugeben, das zwecks Beteiligung an den Vergebungen einzuschlagen ist. Die Gebäulichkeiten umfassen:

a) den großen Versammlungssaal;
b) das Sekretariatsgebäude und
c) die Bibliothek.

Da es des Zeitverlustes wegen unmöglich wäre, jede einzelne Submission in der Presse aller Mitgliedstaaten auszuschreiben, soll nunmehr eine Liste der zur Teilnahme an den verschiedenen Submissionen zugelassenen Firmen aus allen Gewerbezweigen aufgestellt werden.

Die Eintragung erfolgt auf Grund der nachstehend bekanntgegebenen Bedingungen.

Die Firmen aller Gewerbe, die sich bei den verschiedenen Vergebungen zu bewerben wünschen, haben dem Völkerbundssekretariat sobald als möglich ihren Namen und ihre Referenzen zukommen zu lassen, unter genauer Angabe der Arbeiten, für die sie sich zu bewerben beabsichtigen.

Die Firmen haben innert nützlicher Frist einen Vertreter in Europa zu bezeichnen, damit dieser von den auf die Vergebungen bezüglichen Unterlagen Kenntnis nehmen kann.

Das Baukomitee des Völkerbundes behält sich das Recht der Ablehnung nach freiem Ermessen und ohne Angabe von Gründen gegenüber jedem Bewerber vor. Den zur Submission nicht zugelassenen Firmen werden die Unterlagen, die sie dem Sekretariate mitgeteilt haben, zurückgegeben.

Die zur Submission zugelassenen Bewerber werden eingeladen werden, bei der Vergebung der einzelnen Arbeitsgattungen zu konkurrieren, sobald die betreffenden Arbeiten zur Vergebung gelangen. Die Einladungen werden für die europäischen Bewerber an die Firmen selbst und für die Bewerber außerhalb Europas an deren Vertreter in Europa gerichtet.