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

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 47-48 (1931)

**Heft:** 18

**Artikel:** Basler Bauchronik

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-577059

**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:** 03.01.2026

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

Beschluß der Kirchgemeindeversammlung hat auch das Kirchenareal bauliche Veränderungen erfahren. Es ist eine Garage erstanden, und auf der Ostseite des Chors wurde ein Wasserbassin nebst einem Wandbrunnen angelegt, welche einen wohlgelungenen Schmuck darstellen.

**Kirchenrenovation in Kulm** (Aargau). Die Kirche Kulm soll in nächster Zeit einer gründlichen Innen- und Außenrenovation unterzogen werden. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf Fr. 60,000.

**Das Projekt des öffentlichen Bades im Boscaccio** mit technisch-finanziellem Bericht von Stadtrat Ingenieur Kronauer wird von der Patriziatsverwaltung Carasso unterstützt und steht ein mäßiger Beitrag dieses Patriziates an das nützliche Werk in Aussicht. Hervorgehoben wird besonders, daß das Projekt des Initiativkomitees mit dem Vorteil der so notwendigen Badeanstalt einen zweiten wertvollen verbindet, indem das dem Tessin entnommene Wasser zugleich für die Bewässerung eines größeren Gebietes von Kulturland benützt wird, das infolge seiner sandigen Beschaffenheit öfters durch Trockenperioden leidet. Steht der doppelte Nutzen des Projektes fest, so ist zu hoffen, daß nunmehr mit Energie und Eifer zu dessen Verwirklichung geschritten wird.

---

# Basler Bauchronik.

## Juli 1931.

(Korrespondenz.)

Die Basler Regierung hat kürzlich oppositionslos folgenden Beschluß gefaßt: „Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt, in Ausführung des Initiativbegehrens für den Bau der Dreirosenbrücke, auf den Antrag des Regierungsrates, bewilligt auf Grund des vorgelegten, im internationalen Wettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichneten Projektes für die Erstellung einer neuen Straßenbrücke über den Rhein unterhalb der Johanniterbrücke (Dreirosenbrücke) einen Kredit von 2,980,000 Fr., der angemessen auf die Jahre 1931, 1932 und 1933 zu verteilen ist". Damit wäre man also in Sachen Dreirosenbrücke endlich einen tüchtigen Rutsch weitergekommen. Über Wettbewerb, Konstruktion und formale Gestaltung der Brücke sind die Leser bereits orientiert. Bei dem genannten Kredit handelt es sich lediglich um die Brücke selber, noch nicht um die Zufahrtsstraßen auf Großbasler- und Kleinbaslerseite, weil die Projekte hierfür noch nicht in der endgültigen, bereinigten Form vorliegen, vor allem aber weil zur Zeit nicht feststeht, ob der bestehende städtische Schlachthof an Ort und Stelle umgebaut oder an einem ganz andern Platz neu errichtet werden soll. Die Dreirosenbrücke soll nach zweijähriger Bauzeit, begonnen im kommenden Herbst, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Hauptausführende sind bekanntlich deutsche Firmen. Die schweizerischen Ingenieure und Architekten sind seinerzeit bekanntlich dafür eingetreten, daß der Wettbewerb auf schweizerische Firmen beschränkt bleibe, sie fanden aber keine Hilfe bei den maßgebenden Instanzen. Als der Wettbewerb entschieden war, in welchem deutsche Brückenbaufirmen den Sieg erfochten hatten, erschollen dann endlich Stimmen von allen Seiten, auch aus dem Großen Rate, man möge die Arbeit in solch wirtschaftlich kritischer Zeit nicht ins Ausland vergeben. Wenn man also schon einen internationalen Wettbewerb veranstaltet, dann ist es auch nicht mehr als recht und billig, dem internationalen Preisträger die Ausführung zu übertragen, namentlich hier, wo das erste Projekt qualitativ und ökonomisch weit über alle andern hinausragte.

Ob die Wettsteinbrücke verbreitert werden kann und soll ist eine Frage, die schon seit längerer Zeit zur Diskussion steht. Diese Brücke bildet infolge ihrer außerordentlich geringen Fahrbahnbreite ein besonderes Zentrum für Verkehrsunfälle. Auf ihr sollen sich in den letzten Jahren 46 Unfälle ereignet haben, auf der wesentlich breiteren Mittleren Brücke im gleichen Zeitraum nur neun. Die Schuld daran mag zum Teil im starken Gefälle der Wettsteinbrücke und im glatten Fahrbahnbelag liegen. Auch die eingleisige Tramlinienführung auf ihr verursacht Unsicherheit und Verkehrsstockungen an den Brückenköpfen. Alljährlich zerstört mindestens ein Auto ein Stück des gußeisernen Brückengeländers. Es ist kein zu frühes Beginnen, wenn man heute auf Abhilfe dieser Verkehrskalamitäten sinnt. Die Regierung verspricht Abhilfe. Eine Brückenverbreiterung wird früher oder später bestimmt kommen müssen. Unklarheit herrscht nur über die Konstruktion der Verbreiterung, ob nämlich eine solche bei stärkerer Beanspruchung der bestehenden Brückenpfeiler möglich ist, oder ob die Pfeiler selber zu diesem Zwecke erst Verstärkungen erfahren müssen. Um diese Frage zu klären, sind gegenwärtig Bodendruckversuche im Gange, die von einem Spezialboot aus gemacht werden. Von verschiedener Seite wurde auch ein stärkerer Geländerschutz verlangt. Doch damit wäre nur wenig getan. Daß die Kraftwagen das Geländer durchbrechen und im übrigen darin hängen bleiben, wäre noch zu verschmerzen, daß aber der Fußgänger auf den beidseitigen Trottoirs gefährdet ist und gegebenfalls eben überfahren wird, ist denn doch noch etwas bedauerlicher. Darum nützt kein besserer Brückenschutz, sondern nur eine radikale Verbreiterung der Fahrbahn. Gegenwärtig schreibt man dem Fahrverkehr auf der Wettsteinbrücke eine Maximalgeschwindigkeit von 25 km vor. Überholungen dürfen nur mit 10 km erfolgen! Damit verringert sich das Gefahrenmoment zweifellos ganz bedeutend. Dem Verkehr ist aber durch diese Verfügung keineswegs gedient. Es wirkt schon eher komisch, wenn man heute die Autokolonnen die Brücke so ruhig aufwärts und abwärts schleichen sieht und kein Signal ertönt. Dieser Zustand kann mehr als ein Provisorium sein. Freilich, es gibt noch einen andern wirkungsvollen Ausweg, die Erstellung einer weiteren Brücke oberhalb der Wettsteinbrücke, der projektierten Sevogelbrücke oder der Hallwilerbrücke, besser wohl der letzteren.

Um beim Brückenthema zu bleiben: Kürzlich erfolgte die Inangriffnahme der Vorarbeiten für die neue Birsbrücke, eine Straßenbrücke zwischen Birsfelden und Zürcherstraße. Es handelt sich vorerst um eine provisorische Brücke zur Aufnahme des Tram- und Fahrverkehrs, während die alte Birsbrücke entfernt und die neue in Eisenbeton erbaut wird. Die jetzige Brücke besteht bald seit einem halben Jahrhundert und kann mit ihrer Fahrbahn von sechs Meter Breite ihren Erfordernissen selbstredend nicht mehr nachkommen. Im heurigen Spätsommer soll mit dem Bau der neuen Brücke begonnen werden, welche eine Fahrbahn von 11 Metern und Trottoirs von je 3,5 m Breite, zusammen also eine Totalbreite von 18 Metern erhält. Die Neubaukosten belaufen sich auf 270,000 Fr., wovon die Hälfte zu Lasten des Kantons Baselland geht. In dieser Berechnung sind die Straßenkorrektionskosten nicht inbegriffen, ebenso nicht der Abbruch und die Neumontierung der alten eisernen Brücke bei der Redingstraße an Stelle des sogenannten De Bary-Steges, in welche Kosten (90,000 Fr.) sich wiederum die beiden Halbkantone zu halbieren haben.

Ein großes neues Geschäftshaus konnte vor kurzem eingeweiht werden, nämlich der Einkaufs- und Rabattvereinigung „Liga" an der Dornacherstraße. In seinem unteren Keller liegen die Betontanks und Eichenfässer, die Lagerräume für Flaschen-

weine, Öl und Essig, sowie die Räume zur Reinigung von Flaschen und Fässern. Das Souterrain birgt einen großen Warenstapelplatz und hinter Gazenetzen die Charcuterien. Das Erdgeschoß dient zur Behandlung der ankommenden und abgehenden Waren. Unter den Lagerräumen des ersten Stockes sind diejenigen für Kaffee mit der zugehörigen Rösterei zu nennen. Weitere Lagergeschoße folgen, Räume für Bureaux, Verwaltung, Spedition, 2c. Im ganzen Bau ist das Prinzip äußerster Rationalisierung der menschlichen Arbeitskräfte durchgeführt.

Ein Gegenstück zu diesem Geschäftshaus: der Handelshof (nicht zu vergleichen mit demjenigen in Zürich) an der Ecke Nauenstraße und Peter Merianstraße, also ganz in der Nähe des Bundesbahnhofes. Das Erdgeschoß enthält Läden, die Obergeschosse die Bureauräumlichkeiten für etliche größere Handelsfirmen. Die Außenmauern bestehen aus Beton und Backsteinen, die Tragkonstruktion jedoch ganz aus Eisenstützen und Eisenträgern, damit die inneren Wände jederzeit ganz nach Belieben verschoben werden können und die Einteilung somit stets variabel bleibt. Die Decken wurden in Bimsstein ausbetoniert, die Treppen in Eisenbeton mit Granitimitation konstruiert. Die Böden sind selbstredend mit Linoleum belegt, das zur Schalldämpfung eine Bimskork-Unterlage erhielt. Das Erdgeschoß trägt eine Fassadenverkleidung in bayrischem Marmor, die oberen Geschosse eine solche in Jurastit. Alle Bureauräume zeichnen sich durch große Helligkeit aus, die durch Gruppenfenster, teilweise auch Reihenfenster mit horizontaler Schiebekonstruktion hereinflutet.

Noch über ein drittes Geschäftshaus wäre zu reden, über den Neubau der „Basler Nachrichten", einen mächtigen Baublock an der Dufourstraße, dessen saubere, große, gelbe Fassadenfläche in Siegersdorfer-Platten weithin leuchtet. Doch darüber später, wenn der Innenausbau beendet sein wird.

Die Stadt Basel hat kürzlich den größten Privatbesitz auf seinem Boden, das Sandgruben-Gut, ein Areal von 180,000 Quadratmeter für die Summe von viereinhalb Millionen Franken erstanden. Was bezweckte der Staat mit dieser großen Erwerbung? Nun zunächst einmal die Erhaltung des wunderbaren altbaslerischen Herrschaftshauses an der Riehenstraße, das bis heute immer Bewohner gefunden hat. Dann aber benötigt die Stadt in der dortigen Gegend des südöstlichen Kleinbasels im Hinblick auf die bauliche Entwicklung dieses Quartiers einen größeren Komplex für den Bau eines Schulhauses. Schließlich möchte der Staat die „Sandgrube", das stilvolle alte Patrizierhaus, vor der willenlosen und ungezügelten Spekulationsbauwut schützen und wünscht seine Umgebung so zu gestalten, wie es das seltene, prächtige Basler Baudenkmal verdient behandelt zu werden. Der größte Teil des für kommunale Zwecke nicht beanspruchten Areals — es dürften 9/10 des ganzen sein — soll nach erfolgter Erschließung durch Straßen wieder an die private Bebauung weitergegeben werden. Zu hoffen ist dabei, daß der Staat damit keine allzuarge Spekulation treibe und die Bodenpreise nicht unvernünftigerweise hinauftreibe, sondern daß der Staat das Bauland zum Selbstkostenpreise veräußere, sei es an Private, an Wohnbaugenossenschaften, oder dergl. Der Staat soll für sich aus dem Kauf kein „gutes Geschäft" tätigen, keinen Spekulationsgewinn erzielen, lediglich seine ihm auferlegten Zwecke in möglichst guter Weise erfüllen. Anderorts fordert man vom Staat im Gegenteil die Senkung der Bodenpreise durch gesetzliche Maßnahmen.

Basel bezog bisher fast seinen ganzen Bedarf an elektrischer Energie aus dem Unterwerk Birsbrücke, welches ihm von den Werken Augst, Oberhasli und von den Bernischen Kraftwerken zugeführt wurden. Einen ganz geringen Bruchteil liefert die nur zeitweise im Betrieb stehende Dampfzentrale an der Voltastraße. Bei der normalen Weiterentwicklung des Elektrizitätskonsums würden sowohl die Zuleitungen wie das Unterwerk Birsbrücke selbst bald an der Grenze der Belastbarkeit anlangen. Es erweist sich als wirtschaftlich vorteilhafter für die Stromversorgung eines großen Gebietes, wenn die Speisung statt von nur einem von zwei getrennten Unterwerken vor sich gehen kann. Das Elektrizitätswerk der Stadt Basel plant nun deshalb die Erstellung eines neuen Unterwerkes an der Voltastraße in unmittelbarer Nähe der genannten Dampfzentrale auf dem Areal der alten Gasfabrik. Die Nachbarschaft der Großindustrie und der Umstand, daß an dieser Stelle bereits ein Dutzend Drehstromkabel von 6000 Volt zusammenlaufen, prädestinieren diesen Standort zum Bau des zukünftigen Unterwerkes. Die Planung des Baues stammt von den Architekten Bernoulli und Künzel, die zugehörigen statischen Berechnungen besorgt Ingenieur O. Ziegler. Die Kosten des Gebäudes stellen sich auf 1,4 Millionen, die der elektrischen Ausrüstung auf 950,000 Franken. Hierzu kommen Landerwerb und Unvorhergesehenes. Ferner soll eine neue Verbindungsleitung von Brislach aus über den Blauen bis zur Batterie als Hochleitung, von da bis zur Voltastraße in Kabeln erstellt werden. Diese Leitung in einer Gesamtlänge von 18,8 km ist auf 1,9 Millionen Franken berechnet, sodaß Werk und Leitung zusammen 4,8 Millionen verschlingen werden. Die Bauarbeiten an der Voltastraße beginnen im kommenden Herbst und werden zwei Jahre dauern.

An dieser Stelle ist einst ausführlich über den zukünftigen Rheinrückstau und die damit verbundenen Kanalisationsarbeiten in Basel, die durch den Wehrbau für das Kembser Kraftwerk verursacht werden, berichtet worden. Diese Sache tritt nun langsam in das erste Baustadium über. Der Große Rat bewilligte vor kurzem den erforderlichen Kredit im Totalbetrage von Fr. 1,520,000 für die Drainageanlagen in Kleinbasel. Das Ausführungsprojekt nennt also Baukosten, die um 520,000 Fr. höher sind als der Beitrag von 1 Million Franken, welchen der Konzessionär, die Société des forces motrices du Haut-Rhin à Mulhouse, zu leisten hat. Das rührt in der Hauptsache davon her, daß bei der Aufstellung des seinerzeitigen Konzessionsvertrages nur eine Drainageanlage, statt der für die Ausführung jetzt vorgesehenen zwei, ins Auge gefaßt wurde. Da die späteren Betriebskosten sich aber um 31,000 Fr. niedriger stellen, als die jährliche Konzessionsentschädigung beträgt (Fr. 50,000), so reicht der Überschuß dazu aus, die obengenannten Mehrkosten der Bauarbeiten von Fr. 520,000 mit 6% zu verzinsen.

Man wird nachgerade in der ganzen Schweiz nach dem Verbleib des baslerischen Stadtplanbureaux fragen. Die Stelle des Leiters dieser neuen Institution war schon vor Monaten ausgeschrieben und die Frist zur Einreichung der Angebote lief bekanntlich mit Ende Mai ab. Trotzdem ist die so dringende Ernennung des Abteilungsvorstehers noch nicht erfolgt. Warum nicht? Haben sich so viele erstklassige Bewerber gemeldet, daß die Wahl so schwer fällt? Man weiß in der ganzen Schweiz, nur in Basel nicht, daß einzig und allein nur ein Mann für diesen Posten in Frage kommt. Es ist unnötig, ihn immer wieder mit Namen zu nennen, den Mann, der hohen internationalen Ruf in allen Städtebaufragen genießt, dem Basel seit anderthalb Jahrzehnten seine besten Bauten, namentlich Siedelungen, zu verdanken hat, der mit den Basler Verhältnissen vertraut ist wie kein Zweiter und der leider nur in seiner Vaterstadt nicht verstanden wird. Anderorts würde man eine

solche Kraft auf dem direkten Berufungswege als Leiter eines Stadtplanbureaux ernennen und sich den langen Umweg über die Ausschreibung ersparen, namentlich im vorliegenden Falle, wo die Zeit zur Entscheidung drängt. Man ist versucht, anzunehmen, daß die zuständige Regierung die Sache absichtlich „vertrölt", wie sie ja seit Jahren nach der Methode des passiven Widerstandes dem Stadtplanbureau gegenüber eine ganz besondere Stellung einnimmt. Es scheinen eben immer persönliche und politische Motive stärker zu spielen, da wo es einzig auf sachliche Leistung ankäme!

Um zum Schluß aber mit einem erfreulicheren Thema zu schließen: Die Abrechnung der Schweizerischen Wohnungsausstellung in Basel, der Woba-Abschluß, konnte defizitlos erklärt werden. Was dies bedeutet, kann vielleicht nur der Basler richtig ermessen, derjenige, der weiß, unter welch ungeahnten Schwierigkeiten die Woba entstanden ist, unter dem langen Holzarbeiterstreik, unter dem allerdings wenig wirksamen Boykott der sozialdemokratischen Partei, unter der allgemeinen Krisenlage, und schließlich unter der Abtrennung der Hallenausstellung von der Wohnkolonie Eglisee. Das endgültige Resultat ließ so lange auf sich warten, weil die Woba Genossenschaft mit ihrer Ausstellung in den Mustermessehallen ihrerseits mit 5000 Franken Garantiekapital an der besonders anziehenden Eglisee-Ausstellung beteiligt war, deren eigene Abrechnung erst abgeschlossen vorliegen mußte. Da nun die Ausstellung der Wohnkolonie ebenfalls ohne Defizit abschließt, konnten die genannten 5000 Franken der Woba zurückerstattet werden, welche nun ihre Garantiekapitalzeichner wieder von ihren Verpflichtungen entband. Damit sind die letzten schwarzen Gedanken endgültig verscheucht. (Rü.)

# Hyspa 1931.

## 24. Juli bis 20. September.

Auf dem schön gelegenen Ausstellungsgelände der Stadt Bern, zwischen Enge und Bremgartenwald, ist in kaum zwei Monaten eine Stadt entstanden, deren fremdländisch klingenden Namen man noch vergeblich auf der Landkarte sucht: die Hyspa. Eine Stadt von betont neuzeitlicher Prägung: Gewaltige Bauten in einfach kubischer Form, mit großen Flächen, scharfen Kanten, mit klarer Gliederung der Raumkörper, ohne Ornament und Schmuckform historischer Stile, zusammengehalten von den mächtigen Horizontalen giebellosen Dachabschlusses.

So wird die erste schweizerische Ausstellung für Gesundheitspflege und Sport schon in ihrer baulichen Erscheinung zum Symbol des Geistes, der die ganze Veranstaltung beherrscht. Auch das architektonische Gesicht der Hyspa spricht vom Willen mutiger Neugestaltung, zeugt vom Streben nach zweckhafter Vereinfachung und sinnvoller Ordnung. Damit waltet in der Gesamtanlage der Hyspa das Gesetz, das jeden Teil der Ausstellung bestimmt. Denn das ist der tiefere Wille, der — stets abgewandelt — in tausend und abertausend Darstellungen der Ausstellung wiederkehrt, der Wille der sinnhaften Erneuerung und zukunftsfreudigen Gestaltung des Lebens.

Dieser Wille vereinigt in der Hyspa die beiden großen Bewegungen, die vor allem die neuzeitliche Lebensgestaltung bestimmen: Hygiene und Sport. Beide sind darauf gerichtet, das Leben zu stärken, das von immer weiter greifender Rationalisierung und Mechanisierung bedroht wird. Die Gesundheit des Leibes und der Seele, die der stets sich steigernde Betrieb von Maschine und Geschäft gefährdet, soll in sanitärer Einrichtung und sportlicher Ertüchtigung geschützt und gesichert werden.

* * *

In zwei große Gruppen gliedert sich die weiträumige Bauanlage der Hyspa. Auf dem von Alleen gerahmten Mittelfeld ordnen sich um gärtnerische Anlagen die Verwaltungs- und Wirtschaftsräume, die Ausstellungshallen für Verkehr und Sport, das Kongreßgebäude und die Bauten der Bierbrauer, der Gas- und Wasserfachmänner und der industriellen Betriebe der Stadt Bern. Die breitgelagerte Festhalle schließt, von schlankem Turm überragt, die Gebäudeflucht des Mittelfeldes ab. Senkrecht zu dieser Achse dehnt sich auf dem Viererfeld weithin die imposante Hofanlage der eigentlichen Hygieneausstellung.

An der Endstation der städtischen Straßenbahn, beschattet von den jahrhundertealten Bäumen der Neubrückstraße, öffnet sich der Haupteingang. Die vielen Schalter und Drehtüren des breiten Torbaus werden auch den stärksten Andrang leicht einlassen.

Gerade hinter dem Eingang erhebt sich, wichtig für alle auswärtigen Besucher, das Reisebureau. Keiner kann es übersehen.

Links neben dem Haupteingang steht ein kleinerer Bau, der Garderobe und Fundbureau enthält und die Räume für die Presse. Es ist besondere Rücksicht genommen, daß die Vertreter der Presse in mehreren Räumen Gelegenheit zu schnellem und ruhigem Arbeiten finden.

Presse- und Verwaltungsgebäude flankieren den Eingangsplatz und geleiten den Besucher zu den beiden Gaststätten, den Tearoom mit Dancing und der Küchlwirtschaft. Eine Gartenterrasse, angelehnt an die Baumgruppen des Studersteins, verbindet die beiden Wirtschaftsbauten. Hier, in der Höhe des Mittelfeldes, überblickt der Besucher, der Ruhe und Erfrischung sucht, die Anlagen der Ausstellung und genießt die Aussicht auf die fern schimmernde Alpenkette. Vor ihm springt aus kreisrundem Pavillon die zwölf Meter hohe Fontäne des Bäderbrunnens. Die verschiedenen Nischen des eigenartigen Rundbaus bergen Bilder der Schweizer Mineralbrunnen und Badekurorte.

* * *

Den angrenzenden Platz des Mittelfeldes umschließen das Kino- und Kongreßgebäude und die Bauten der industriellen Betriebe, der Gas- und Wasserfachmänner und der Bierbrauer auf der einen Seite, die langen Hallen des Verkehrs auf der andern Seite. In jenen Gebäuden lernt der Besucher die mannigfachen Neuerungen moderner Gas- und Wassereinrichtung kennen, sowie die Maßnahmen einer einwandfreien Bierproduktion. Besonders repräsentativ beteiligen sich die industriellen Betriebe Berns. Mit einem Kostenaufwand von 120,000 Franken geben sie ein ungemein aufschlußreiches Gesamtbild vom ganzen Produktionsvorgang der Versorgung der Stadt Bern mit Wasser, Gas und Elektrizität.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes erstrecken sich die großen Hallen für Verkehr und Sport.

In eigenem Raum zeigen die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Bestrebungen und ihre Bedeutung für das Verkehrsleben der Schweiz. Die Mitte ihres Raumes nimmt eine saalgroße Schweizerkarte ein, deren Erstellungspreis 25,000 Franken beträgt und in deren hellen Metallplatten das Bahnnetz des Landes und der ganze Reichtum schweizerischer Kurorte und Sportplätze in farbig bewegtem Lichterspiel aufleuchtet.

Der Verkehrshalle schließt sich wesensverwandt die große Sportausstellung an. Ihre wichtige Ergänzung findet diese Ausstellung in den großen Sportanlässen, die während der ganzen Dauer der Hyspa auf dem