Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.03.2024**

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

INHALT: Berner-Brücken. — Kombination einer fünfpferdigen de Laval'schen Dampfturbine mit einer Oerlikon-Dynamo. — Zur Frage der Regulierung hydraulischer Motoren. — Verordnung betreffend die Kabel der Seilbahnen. — Miscellanea: Kongress für den Kirchenbau des Protestantismus. Nutzbarmachung der Wasserkräfte der Aare bei Wynau (Kt. Bern). Ueber die Verbreitung der Tuberkulose durch den Eisenbahnverkehr. Drahtseilbahn auf den Dolder in Zürich. Signalwesen auf den schweizerischen Eisenbahnen. Die Pilatus-Bahn-Gesellschaft. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, Delegierten-Versammlung. Flüssiges Chlor. — Nekrologie: † Charles Herscher. — Konkurrenzen: Wasserversorgung und Kanalisation in Laufen (Kt. Bern). — Vereinsnachrichten: Eingabe des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins. Stellenvermittelung.

## Berner-Brücken.

Die Ueberbrückung der Aare auf der Nordseite der Stadt Bern ist eine schon seit den Zwanzigerjahren viel besprochene und im Laufe der Zeiten unter ganz verschiedenen Hauptzwecken erschienene Angelegenheit. Bis zum Jahre 1844 besass Bern, abgesehen von kleinen Stegen, einen einzigen Verkehrsweg nach dem rechten Aareufer: die untere Nydeckbrücke (Unterthorbrücke), welche den Verhältnissen schon lange nicht mehr entsprach. Die wichtigen Kommunikationen vom Oberland, vom Aargau und dem Jura her erforderten eine Zufahrt mit geringern Steigungen. Diese sollten erreicht werden durch Erstellung einer höher gelegenen Brücke, deren Standort aber erst noch zu bestimmen war; die Wahl stand offen zwischen der Baustelle beim Kornhausplatz und derjenigen der Nydeck. Für die Ueberbrückung beim Kornhaus lagen drei Projekte vor: eine Drahthängebrücke, projektiert von Oberst Buchwalder, eine Kettenbrücke mit Holzpflaster, projektiert von Vollmar, und ein steinerner Viadukt mit drei Bogen, projektiert von Jankowsky. — Ueber diese Brücke sollte die Strasse von Burgdorf her, die sich bei Zollikofen mit der Bielerstrasse vereinigt, über Worblaufen eine direkte Einmündung in die Stadt erhalten. — Diesen Projekten standen gegenüber nicht weniger als acht Entwürfe für eine Brücke bei der Nydeck, nämlich sieben Steinviadukte und eine Drahtbrücke. An dieser Stelle gelangte die Thuner- und Luzernerstrasse ohne Umweg, aber mit Steigungen bis zu 10% in die Stadt.

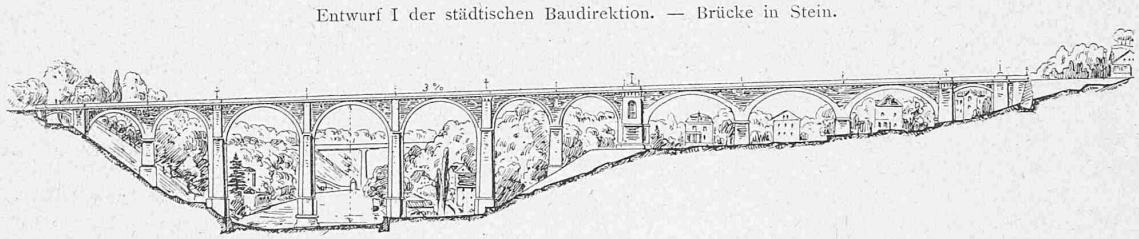
Abneigung gegen eine Drahtbrücke und die bedeutenden Kosten (unter anderm von schlechtem Baugrund herrührend) einer steinernen Brücke beim Kornhausplatz entschieden zu Gunsten der Nydeckbrücke, deren Finanzierung vom Staate unterstützt war. Für die Einführung der Strassen von Biel und Burgdorf stand der Bau einer Brücke bei der Tiefenau in Aussicht.

Zur Ausführung gelangte die von Ingenieur K. E. Müller projektierte Nydeckbrücke, über deren Ausführung der Autor des Projektes ein Werk verfasst hat, in welchem auch die ganze Geschichte der damaligen Brückenfrage nebst Erläuterung sämtlicher Projekte in trefflicher Weise wiedergegeben wird. Es sei daraus nur noch das von Mosca herrührende Projekt, das an Grossartigkeit alle andern überragt, erwähnt; Müller bemerkt über dasselbe, dass es als Monumentalbau und dank seiner geschickten Anlage sämtliche weiteren Ueberbrückungen der Aare, sowohl bei der Nydeck und beim Kornhaus, als in der Tiefenau auch für spätere Zeiten unnötig gemacht hätte.

Auf die 1844 vollendete Nydeckbrücke folgte zwei Jahre später die Erbauung der Tiefenaubrücke und mit diesen begnügte sich die Stadt Bern bis zum Jahre 1856, als die Schweiz. Centralbahn die Eisenbahnbrücke erstellte, die auch für Fussgänger und Wagen benutzbar wurde. Inzwischen waren Aussenquartiere entstanden im Westen der Stadt, und da sich infolge des Baues der Eisenbahnbrücke das Lorraine-Breitenrainquartier entwickelte, wurde dieselbe ein immer mehr frequentierter Verkehrsweg zwischen dem rechten Ufer und der Stadt, dem Bahnhof und jenen Aussenquartieren: dem Mattenhof und der Länggasse. Dem zunehmenden Verkehr konnte der schmale Durchgang über die Eisenbahnbrücke nicht mehr genügen; es tauchten infolgedessen im Jahre 1873 neue Brückenprojekte auf. Zu gleicher Zeit machte sich das Bestreben geltend, durch Anlage neuer Quartiere im Süden und Norden der Stadt die einseitige Entwickelung derselben nach Westen abzumindern, und während eine Brücke, projektiert vom Waisenhausplatz nach dem gegenüberliegenden Altenberg, der Lorraine eine bessere Verbindung mit der Stadt schaffen sollte, hatten gleichzeitig projektierte Brückenanlagen vom Kornhaus nach dem Plateau des Spitalackers einerseits, sowie vom Theaterplatz nach dem im Süden gelegenen Kirchenfeld andererseits den Zweck der Zufahrt zu den dort neu zu bildenden Quartieren. Die beträchtlichen Kosten von 2 365 207 Fr. für eine Kornhausbrücke und 2 537 212 Fr. für eine Waisenhausbrücke liessen diese Projekte wieder in den Hintergrund treten und man wandte sich einer mit viel weniger Kostenaufwand zu erstellenden Brücke beim Rabbenthal, als direkte Verbindung der Lorraine mit dem Bahnhof zu. Diese wurde im Jahre 1881 als Gitterbrücke mit eisernen Pfeilern zu 710 000 Fr., im Jahre 1882 von Ing. R. Schmid als Fachwerkbrücke mit Steinpfeilern zu 700 000 Fr. und vom städtischen Bauamt als Gitterbrücke mit Steinpfeilern zu 800 000 Fr. annähernd devisiert.

**Kornhausbrücke in Bern.**

Entwurf I der städtischen Baudirektion. — Brücke in Stein.



Masstab 1 : 2500.

Die Gewinnung von Baugrund zu Quartieranlagen auf dem Kirchenfeld war unterdessen der „Bern-Land Company" gelungen und infolgedessen die Kirchenfeldbrücke erstellt worden. Damit hatte aber die Lorraine noch immer keine bessere Kommunikation mit der Stadt, so dass das städt. Bauamt schon 1885 ein neues Projekt für eine Rabbenthalbrücke vorlegte. Die Frage war überhaupt dringend geworden und die Behörden wurden ernstlich mit derselben beschäftigt; es erschienen der Reihe nach folgende Projekte:

1. Für eine neue Brücke **bei der Schützenmatte** sind mehrere Entwürfe vorgelegt worden:

a) *Projekt des Aktionskomitees*, von Ott & Cie., im Jahr 1881 als *Gitterbrücke* von 12,50 *m* Breite mit eisernen Pfeilern entworfen und auf 710 000 Fr. von den Eingebern des Projektes, vom Stadtingenieur aber auf 740 000 Fr. Kosten geschätzt (mit Anfahrten u. s. w., bei 10 *m* Breite);

b) *Projekt des städtischen Bauamtes* (Ingenieur R. Schmid) vom März 1882, einer *Fachwerkbrücke* mit steinernen Pfeilern, 10 *m* Breite und 700 000 Fr. Kosten;

c) *Projekt einer Gitterbrücke* mit steinernen Pfeilern, vom *städtischen Bauamt* im Mai 1882 ausgearbeitet, mit gleicher Breite und auf 800 000—840,000 Fr. geschätzt;