Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 20

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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

Aktuell

Die linksufrige Brienzerseestrasse wird eröffnet

Am 18. Mai wird die linksufrige Brienzerseestrasse dem Verkehr übergeben. Sie ist Teil des Verkehrssystems im Berner Oberland, das von Spiez bis zum Brünig führt.

Die Nationalstrasse N 8 führt von der Verzweigung Lattigen bei Spiez – wo die von Bern her kommende N 6 ins Simmental abzweigt – dem linken Thunerseeufer entlang nach Interlaken.

Beim Anschluss Interlaken-West werden beide Thunerseeuferstrassen zusammengefasst und 4spurig durch den Rugentunnel über den Anschluss Wilderswil bis zum Anschluss Interlaken-Ost geführt.

Die Verkehrseröffnung der Umfahrung von Interlaken erfolgte zweiteilig: 1979 konnte der Rugentunnel bis zum Anschluss Wilderswil in Betrieb genommen werden; 1981 war die Umfahrung durchgehend bis zum Anschluss Interlaken-Ost befahrbar.

Kurz vor diesem Anschluss teilt sich die 4spurige Umfahrungsstrasse wieder in zwei 2spurige Strassen. Die eine führt zum Anschluss Ost und weiter zur bestehenden, rechtsufrigen Brienzerseestrasse. Die andere, die eigentliche N 8 oder die «linksufrige Brienzerseestrasse», führt weiter über Bönigen, Iseltwald, Brienz nach Brienzwiler in Richtung Brünig.

Rückblick

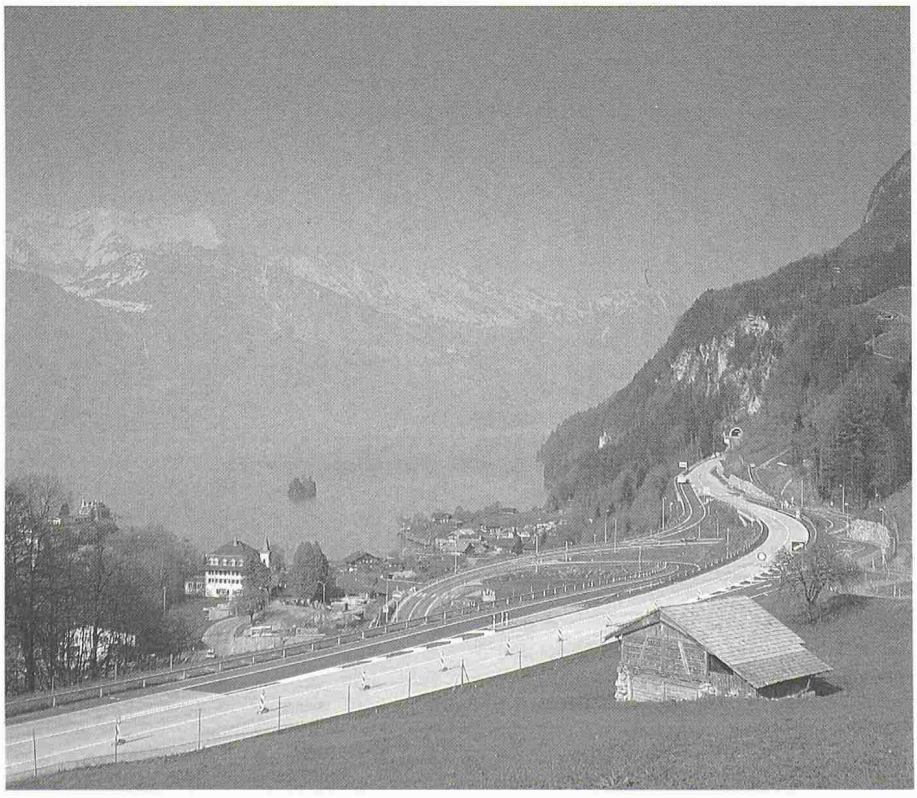
Die Strassenverbindung am linken Brienzerseeufer hat eine lange Entstehungsgeschichte. Laut Zeitungsausschnitten wurde um 1880 im bernischen Grossen Rat die Regierung angefragt, wann die bereits 1860 zugesicherte und in Projektierung genommene linksufrige Brienzerseestrasse endlich gebaut werde.

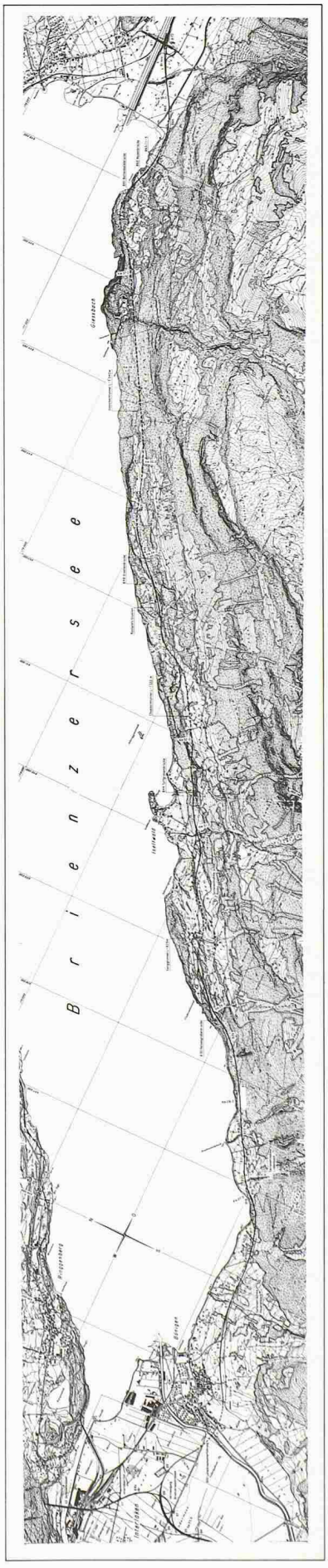
Aber erst 1949 lag ein konkretes Projekt einer Alpenstrasse vor. Das neue Nationalstrassenprojekt kam dann doch wesentlich anders heraus. Im Bundesbeschluss von 1960 über die Festlegung des Nationalstrassennetzes ist der Ausbau der N 8 für das Gebiet des Kantons Bern als Zweit- resp. Drittklassstrasse vorgesehen. Die Teilstrecke linksufrige Brienzerseestrasse wurde in die 2. Klasse eingereiht und war somit auf der ganzen Länge als Neuanlage zu projektieren.

Projektierung und Ausführung

Das neue generelle Projekt im Massstab 1:5000 wurde im Februar 1969 genehmigt. Dabei wurde für die Teilstrekke Bönigen–Brienzwiler mit Gesamtko-

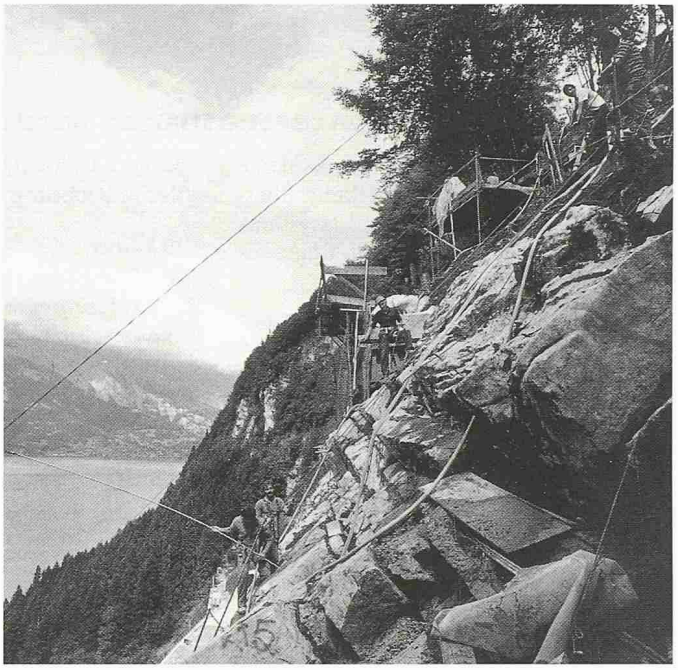
Anschluss Iseltwald mit Westportal Chüebalmtunnel, 1988 (Bilder: Z. Vapenik)





Die linksufrige Brienzerseestrasse (N8) führt von Interlaken über Bönigen und Iseltwald nach Brienz und Brienzwiler in Richtung Brünig. (Reprod. mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie)

Bau einer Lehnenkonstruktion in Iseltwald-Sengg, 1985



Felssicherungsarbeiten oberhalb von Iseltwald. Links unten knapp sichtbar die N 8 und das Westportal Chüebalmtunnel. 1987

sten von 136 Mio. Fr. gerechnet. Im Juli 1971 wurde die Detailprojektierung genehmigt.
Die gesamte Strecke der linksufrigen Brienzerseestrasse von der Verzweigung Interlaken bis zum Anschluss Brienzwiler misst 18,8 km. Der Abschnitt weist total 39 Objekte auf, Über- und Unterführungen verschiedener Grösse, darunter 3 Tunnel von 830 m, 1340 m und 3340 m (Giessbachtunnel) Länge. Der längste Tunnel ist auch das teuerste Objekt der Strecke und kostet 48,4 Mio. Fr. Die mutmasslichen Gesamtkosten des Abschnitts werden sich auf total 320 Mio. Fr. belaufen, was einen Kilometerpreis von 16,8 Mio. Fr. ergibt, ein Betrag, der für eine zweispurige Nationalstrasse im Vergleich zu den bis heute gebauten übrigen bernischen Teilstrecken relativ hoch ist.

Persönlich

Simon Bertschmann zum 95. Geburtstag

In diesem Jahr begeht das Bundesamt für Landestopographie das Jubiläum seines 150jährigen Bestehens. Genau 55 Jahre nach der Gründung dieser Dachbehörde des schweizerischen Vermessungs- und Kartenwesens durch General G.H. Dufour betrat ein Mann die irdische Szene, dessen Berufung darin bestehen sollte, seine Umwelt zu messen, zu beschreiben und schliesslich darzustellen und damit seinen Beitrag an die Mehrung des guten Rufes der schweizerischen Geodäsie und Kartographie zu leisten. Dieser Mann, *Simon Bertschmann,* wurde bereits mit 28 Jahren Stadtgeometer seiner Vaterstadt Zürich. Hier konnte der junge Ingenieur seine – wie sich zeigen sollte, bemerkenswerten – Fähigkeiten rasch entfalten und zur Bewältigung der vielfältigen Aufgaben eines Stadtvermessungsamtes einsetzen. Mit viel Realisierungssinn führte er in rascher Folge die Grundbuchvermessung in den einzelnen Stadtquartieren ein. Sein Flair für kartographische Gestaltung, vor allem aber auch seine Innovationsgabe, kamen bei der umfassenden Neugestaltung des Übersichtsplanwerkes 1:2500 zum Ausdruck. Bahnbrechend war dabei die Einführung der Schichtgravurtechnik sowie die Verwendung eines neuartigen Trägermaterials, welches die damals in ihren Anfängen steckende Kunststoffindustrie eben entwickelt hatte.

Als Ausdruck der internationalen Anerkennung, welche S. Bertschmanns Leistungen in der Zwischenzeit gefunden hatte, erfolgte im Jahre 1950 die Promotion zum Dr.-Ing. ehrenhalber der Technischen Hochschule Karlsruhe.
Dieser Leistungsausweis dürfte denn auch der Anlass gewesen sein, dass der Bundesrat im Jahre 1952 Prof. Bertschmann nach Bern, an die Spitze der Eidgenössischen Landestopographie berief. Hier sah sich der neue Direktor vor die grösste Herausforderung seiner beruflichen Laufbahn gestellt. Die Neuschöpfung einer modern konzipierten Landeskarte wies einen beträchtlichen Rückstand auf den Ausführungsplan zum eidgenössischen Kartengesetz von 1935 auf. Mit der ihm eigenen Durchsetzungskraft brachte Direktor Bertschmann den etwas patinierten Bundesbetrieb wieder in Schwung. Im formalen Bereich setzte er die für ein Alpenland kartographisch bedeutsame Form der Felsdarstellung fest. Daraufhin schuf er die für eine zügige Herausgabe des neuen Landeskartenwerkes notwendigen methodischen und organisatorischen Voraussetzungen. Er führte das Schichtgravurverfahren auf Glasträger ein und strukturierte den Produktionsapparat in einer für ihn typischen Art um, indem er den Personalbestand von 200 auf 150 Mitarbeiter senkte! Die erreichten Resultate gaben ihm und seinem nicht immer ganz bequemen Führungsstil recht. Da der Erfolg bekanntlich viele Väter hat, mag man zwar zögern, S. Bertschmann als den Vater des neuen schweizerischen Landeskartenwerks zu bezeichnen. Unbestreitbar ist jedoch, dass er dessen Erscheinungsbild massgeblich mitgeprägt hat, und die verlegerische Leistung ist unteilbar sein Verdienst.

Unser Land darf stolz sein auf das heute Weltruf geniessende Kartenwerk. Dies ist zu einem wesentlichen Teil Direktor Bertschmann zu verdanken, welcher damit zu einem der markantesten Erben von G.H. Dufour, dem Pionier der schweizerischen Kartographie, geworden ist.

Ein Blick auf S. Bertschmanns Lebenswerk wäre unvollständig ohne ein Wort zu seinem Wirken als Professor an der ETH Zürich. In seiner eigenen Beurteilung dürfte die Weitergabe von Wissen und Erfahrung an Generationen von Vermessungsingenieuren vermutlich einen der wichtigsten Aspekte seiner Lebensaufgabe darstellen.

Wer sich heute mit Prof. Bertschmann unterhält, ist beeindruckt von der geistigen Präsenz, die dieser Mann immer noch ausstrahlt. Wenn man jedoch bedenkt, dass der Höhepunkt seines Schaffens in die letzten 7 Jahre seines Berufslebens fiel, wird man darob kaum erstaunt sein. Es möge Simon Bertschmann noch lange vergönnt sein, sich an den Strahlen der ihm gebührenden Anerkennung zu wärmen.