

# Bauliches aus Bern

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1929)**

Heft 42

PDF erstellt am: **26.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-582444>

## **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.

Gegründet 1866  
Teleph. S. 57.63  
Telegr.: Ledergut



Leder-Riemen  
Balata-Riemen  
Techn.-Leder

4848

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 Stedlungsverband 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 Stadteil bringen. Die als Mastbrücke nach den Projekten des Ingenieurbureaus Maillart und der Architekturfirma Klausner & 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 nughare Brückenbreite von 18 m bzw. 19,6 m ergibt. Die Brücke überspannt die Aare mit einem großen, durch den festigen Baugrund bedingten Bogen von 82 m Lichtweite, der aus Betonquadern zusammengesetzt ist, während die schweren Widerlager aus Mastbeton hergestellt wurden. Die Verwendung von Betonquadern gestattete deren Herstellung auf dem Bauplatz, wodurch einerseits das Baumaterial vor seiner Verwendung geprüft und andererseits die Arbeitslosigkeit besser bekämpft werden konnte. Die Fahrbahn der Brücke liegt etwa 37,50 m über dem mittleren Wasserpiegel 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 Aareufer fallendes Ge-

fälle von 0,6 % aufweisen. Die Gemölbesteine sind mit Granit verkleidet, ebenso die unteren Teile der Widerlagerpfeiler und die das Bauwerk nach oben abschließenden Kranzgesimse und Brüstungen. Die großen Betonflächen sind nach dem sogenannten Contexverfahren behandelt worden, das dem Bauwerk eine ruhige Anstrichfläche gibt, die auch gut zum Landschaftsbild paßt. Es sei hier erwähnt, daß das areaaufwärts 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 Lorrainebrücke mittels 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 Aareufer 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 Arbeits Einstellung 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 Umfang bereits benützt werden.

Weltere 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 Schulhäusererweiterungen, die Erstellung einer Lehrhalle für die Gewerbeschule, ausgedehnte Straßenkorrekturen, der Ausbau der bestehenden Autogarage der städtischen Straßenbahnen am Philosophenweg für die Aufnahme von weiteren 40 Wagen des Stadtonnibus 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 & Bredbühl 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 Blegehallen entwickelt.

Ein weiterer, ebenfalls von den Architekten Salvisberg & Bredbühl entworfener Bau, das kantonale bernische Säuglings- und Mütterheim mit Pflegerinnenschule in der Esenau 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 Räte 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 & Bredbühl 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, dreiflüdriges 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. B. 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 Güterbahnhofsanlage wird zur Erleichterung des Verkehrs und der Dienstabwicklung getrennte Empfangs- und Versandhallen aufweisen; die durch ein quergestelltes Bureaubgebäude 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 Vergabungen einzuschlagen ist. Die Gebäulichkeiten umfassen:

- a) den großen Versammlungsaal;
- 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 Vergabungen 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 Vergabungen 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 Vergabung der einzelnen Arbeitsgattungen zu konkurrieren, sobald die betreffenden Arbeiten zur Vergabung gelangen. Die Einladungen werden für die europäischen Bewerber an die Firmen selbst und für die Bewerber außerhalb Europas an deren Vertreter in Europa gerichtet.