

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 14/15 (1881)
Heft: 3

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

INHALT: Brücken und andere Bauten der Stadt Bern. (Fortsetzung.) — Bieg-Vorrichtung für Eisenbahnschienen. — Die untere Rheinbrücke in Basel. Von Ingenieur H. Bringolf in Basel. (Mit einer Tafel.) — Zur Frage der Qualitätsbestimmungen von Eisen und Stahl. Von Professor L. Tetmajer. — Revue: Schmalspurbahnen.

Brücken und andere Bauten der Stadt Bern.

(Fortsetzung.)

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse wurde in den letzten Tagen ein wohl ausgearbeitetes Brückenproject vorgelegt, das den Bau so nahe als möglich an die Eisenbahngitterbrücke drängt, stadtwärts auf 20 m und im Rabenthal auf nur 10 m Entfernung von derselben, also trotz der Nähe noch in divergirender Stellung zu derselben. Es ist nur zu wahr, dass die jetzige Brücke mit den darüber fahrenden Zügen der Eisenbahn für den Verkehr ganz ungenügend und gefährlich ist, so dass mehr und mehr eine förmliche Bewachung durch die Polizei zur Verhütung von Unglück erforderlich wird. Ein practischer Aarübergang lässt sich desshalb nicht mehr länger aufschieben. Die Quartiere der Lorraine, des Breitenrain, Spitalacker, die Militäranstalten, das Rabenthal, der Altenberg etc. verlangen dringend einen solchen, sowie auch auf der Stadtseite, namentlich beim Bahnhof, das gleiche Bedürfniss existirt. In den bezeichneten neuen Niederlassungen, wo nun Tausende von Menschen sich befinden, zeigt sich die Aufgabe in einem unvergleichbar günstigeren Lichte, als für das Kirchenfeld, wo, wie man zu sagen pflegt, noch kein Bein und kein Haus sich befinden.

Dass die oberen Partien der Stadt die Brücke möglichst nach Westen drängen, das ist begreiflich, aber das lässt sich auch rechtfertigen, wenn die Stadt selbst nicht so weit hinaus will, sondern beim Kornhaus oder beim Waisenhaus die beidufrige Communication sucht. Wer da mit guten Gründen und klingender Münze am Besten zu hantieren weiss, dem wird der Sieg werden, und das Beste ist, dass so bald als möglich etwas geschehe und nicht wieder Jahre lang an den Projecten hin- und hergezogen werde, als ob weder Koch noch Kellner vorhanden und keine Behörden mehr im Lande anzutreffen wären.

Die Anhänger der Rabenthalbrücke präntiren, dass

- 1) eine solche gerade in das Centrum der Stadt zu liegen komme;
- 2) die wichtigsten Verkehrsadern hier ihre Entwicklung finden;
- 3) eine Kornhausbrücke den Verkehr der Gitterbrücke nur erschwere;
- 4) der Uebergang in den Altenberg, die Unterthor- und die Nydeckbrücke der Unterstadt nach Osten und Norden Ausgänge verschaffen, während der Westen viel mangelhafter bedacht sei;
- 5) der ästhetische Punkt nicht in's Gewicht falle;
- 6) endlich der Kostenunterschied 2 000 000 Fr. zu Gunsten der Rabenthalbrücke betrage.

Was den ersten Punkt anbetrifft, so geben wir zu, dass in rein geographischer Beziehung das Centrum der Stadt am Bahnhof zu suchen sei, aber nicht für den Verkehr, der hier bestimmend in's Gewicht fällt. Wenn man aus den Kreuzungspunkten der weitverzweigten Strassen der äusseren Häuserquartiere, sowie der eng concentrirten der innern Stadt die Summe der Entfernungen nach dem Bahnhofe mit derjenigen nach dem Kornhause vergleicht, so hat man schon vor Jahren gefunden, dass der letztere für die Gesamtheit in einer bedeutendern Entfernung liegt, als der Punkt beim Bahnhofe. Man hat schon damals gefunden, dass die Mitte der Spitalgasse geographisch eine weit centralere Lage enthalte, als z. B. die Universität. Wenn man aber in Betracht zieht, dass in der fest geschlossenen, dicht und sehr hoch zusammengebauten Stadt auf einem Flächeninhalt, der kaum einen Viertheil desjenigen von den sie umgebenden Häuseranlagen beträgt, 23 000 Menschen wohnen, während in der letztern sich 21 000 befinden, so verrückt ein solches Missverhältniss den Schwerpunkt des Verkehrs mehr in das Weichbild der Stadt, und das geographische Centrum ist nicht mehr

massgebend. Dann liegt es auf der Hand, dass der Charakter des Verkehrs die Centren desselben fixirt. Die landschaftlich zerstreuten Wohngebäude der Umgebung der Stadt, ihre viel kleinere, geringere Bauart, der unbedeutende geschäftliche Theil, die erschwerte Communication derselben dürfen sich von ferne nicht mit der Bewegung messen, die den monumentalen Stadttheil charakterisirt. Uebrigens, wer Augen hat zu sehen, der sehe, wer Ohren hat, der höre, und wer Nasen hat, der rieche, wo am Dienstag und Samstag, wo selbst an andern Tagen die Knotenpunkte des einträglichen Lebens von Handel und Wandel sich geknüpft haben. Da wird es denn doch wohl herauskommen, dass der Bären- und Waisenhausplatz, die Zeughausgasse bis zum Kornhause, die Marktgasse, die Schauptplatzgasse, die Spital- und Aarberggasse den gedrängtesten Markt in Bezug auf Zahl der Personen und Dauer der Geschäfte aufweisen. Gegen diese Punkte ist der Bahnhofplatz eine belebte Passage, aber kein Haltplatz.

Dieses Verhältniss wird sich so lange nicht ändern, als die landschaftlich gebauten Aussenquartiere nicht vollständig umgewandelt und in das öffentliche Verkehrsleben hineingezogen sind.

In diesem Falle nun handeln wir allein correct, wenn wir die angegebenen Schwerpunkte des bewegtesten Verkehrs aufsuchen, um ihnen die bestmögliche Ausdehnung durch verbesserte Communicationen zu geben.

Die zweite Behauptung, dass die Hauptverkehrslinien nach der Gitterbrücke zugehen, ist ganz richtig und auch ganz natürlich. Wenn die Eisenbahnbrücke noch viel weiter, z. B. 300 m weiter, aarabwärts liegen würde und von hier aus eine gute Verbindung nach dem Bahnhofe ginge, so bliebe die Hauptverkehrslinie zu demselben für das Beundtenfeld, die Militäranstalten, den Spitalacker, den Breitenrain, die Lorraine etc. auch dieser bedeutendern Entfernung unentwegt erhalten. Unendlich günstiger für die Stadt aber gestaltet sich die Sache, wenn es möglich wird, diese Hauptverkehrsadern so nahe als möglich nach der Stadt zu verlegen, also noch näher oder östlicher als die jetzige Eisenbahnbrücke. Da glauben wir in der That, dass dies durch eine Kornhausbrücke oder, um sehr bescheiden aufzutreten, durch einen Uebergang beim Waisenhaus sich effectuiren liesse.

Wir hegen dabei nicht die Befürchtung, wie die Beförderer des Rabenthalprojectes, dass eine solche Anlage die Gitterbrücke nur noch mehr in Anspruch nehmen müsste, — im Gegentheil, der Verkehr wird sich theilen; ein Theil wird der Eisenbahnbrücke verbleiben und der andere auf die neue Zufahrt angewiesen sein. Noch mehr! Das ist dabei wohl unbestreitbar, dass die Fuhrwerke die gefahrlose und bequemere Bahn einer östlicher gelegenen Brücke dem Gittercanal, über den die Locomotive donnert, unbedingt vorziehen werden. Geht doch einmal nach Basel! Dort kann sich Jedermann sofort überzeugen, dass die neu erbaute Rheinbrücke, wegen ihrer weit bequemern Fahrlinie, der alten Hauptbrücke sofort nach ihrer Erstellung vorgezogen wurde, obwohl hier die Hauptfrequenz verbleibt, und dadurch auch für die Zukunft für die Eisen-gasse, die freie Strasse, die Gerbergasse etc. nicht alterirt wird.

Das Argument, dass für den Ausgang der untern Stadt nach allen Richtungen „vollkommen“ gesorgt ist, wie gesagt wird, können wir nicht annehmen. Die grosse, stolze Nydeck-Brücke liegt eben in einem furchtbaren Loch und die kleinen, noch tiefer liegenden Brücklein mildern dieses Uebel nicht. Hier könnte nur eine Horizontalverbindung der beidseitigen Anhöhen mit der untern Stadt, etwa von der Kreuzgasse aus über die Plattform nach dem Kirchenfeld, und eine solche von der Postgasse oder dem Rathhause aus nach dem Altenberg helfen. — Also gerade desswegen, weil dies gänzlich mangelt, kommt eine Rabenthalbrücke zu weit nach Nordwesten zu liegen und muss eine solche eher durch eine östlichere Lage den bedrohten Punkten zu Hülfe kommen.

Ueber den ästhetischen Punkt, der bei der Anhäufung von zwei grossen divergirenden Brücken, während sonst weit und breit kein Höhenübergang über die Aare zu entdecken ist, nicht umgangen werden kann, soll — wird behauptet — der Trost beruhigen, dass ein solcher Fehler auch anderswo vorkomme.

Wir möchten wirklich die schöne Stadt kennen, wo ein solches Bild dem Auge sich darbietet! Uns erscheint es haarsträubend! Wir geben zu, dass die Communication dadurch an dieser Stelle wesentlich verbessert wird, aber der erschreckende Lärm und die dadurch entstehende Gefahr für die Fuhrwerke werden damit nicht beseitigt. Um diesen Preis nun wäre es niemals zu entschuldigen,