

Die grosse Eisenbahnverlegung im Berner Lorrainequartier

Autor(en): **Thommen, H.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1938)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-778700>

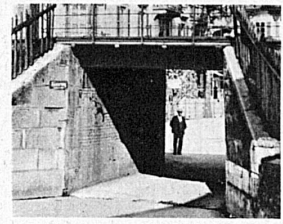
Nutzungsbedingungen

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.

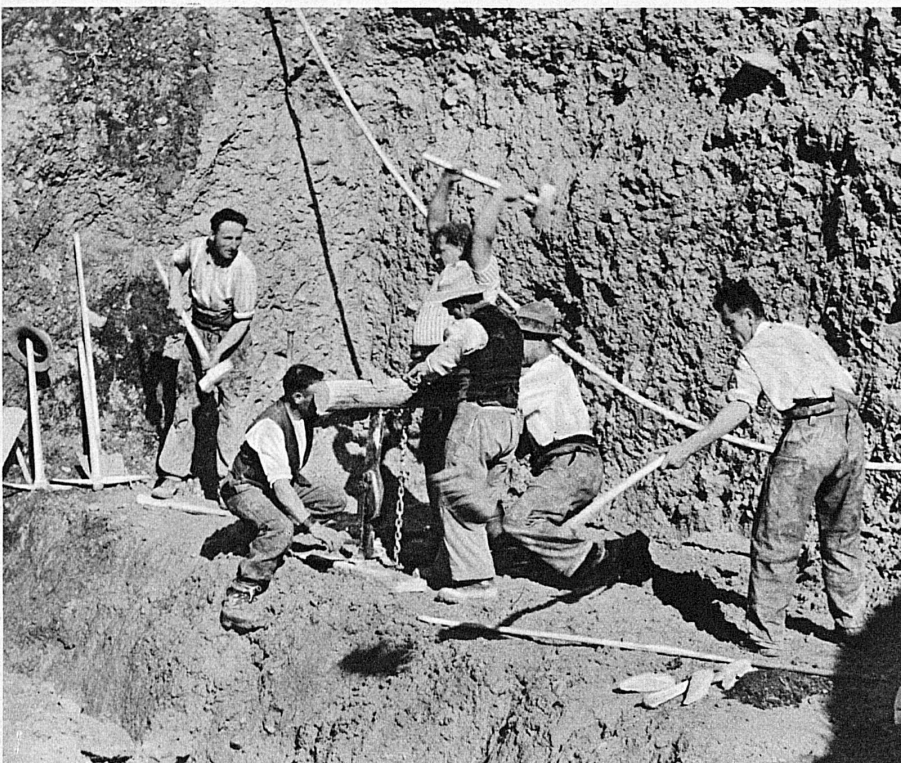
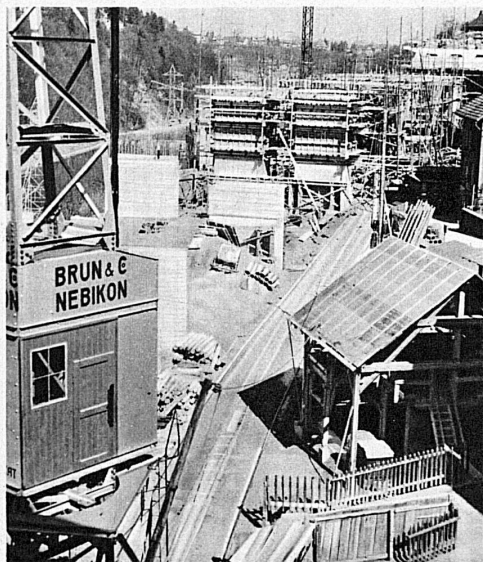
Haftungsausschluss

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.

Die grosse Eisenbahnverlegung im



Links: Hier lähmt der Schienenstrang ganz offensichtlich die Entfaltung eines volkreichen Viertels voll gewerblicher und industrieller Betriebsamkeit
Oben: Durch solche enge Unterführungen muss sich der Verkehr mühsam hindurchwinden



Seit Jahrzehnten legen sich wie Wall und Graben einer mittelalterlichen Stadt Damm und Einschnitt der östlichen Bundesbahnzufahrt zum Berner Hauptbahnhof um das Lorrainequartier der Bundesstadt. Oft in minutenkurzen Abständen senken sich die Schranken über die Strasse.

Halt machen vor dem eisernen Ring die Segnungen modernen Städtebaues. Keine grosszügigen Strassen durchbrechen, lichten die von einer unseligen Epoche der Architektur unordentlich hingestreuten Kleinwohnungshäuser. In wenigen Jahren wird aber der würgende Geleisestrang verschwunden sein: die Linienverlegung Wilerfeld—Hauptbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen ist ja im Gange; die gemeinsame Zufahrt von vier der wichtigsten Linien unseres Bahnnetzes in die Bundesstadt wird inskünftig den dichtbesiedelten Stadtteil am rechten Hochufer des Aaretales umfahren, und wo sich jetzt unzulängliche Strassen zu beiden Seiten des Bahnkörpers hinziehen, wird ein wahrer Boulevard als langersehnte Lebensader das frische Blut baulichen und gewerblichen Aufschwunges in das jetzige Brachfeld leiten. Schon erstehen längs der künftigen Ringstrasse die ersten modernen Wohnbauten, zeichnen sich neue Strassenzüge ab, ertragen die Menschen im Bewusstsein der baldigen Befreiung mit gewachsenem Gleichmut die mannigfachen Beeinträchtigungen ihres Lebens durch den Bahnbetrieb.

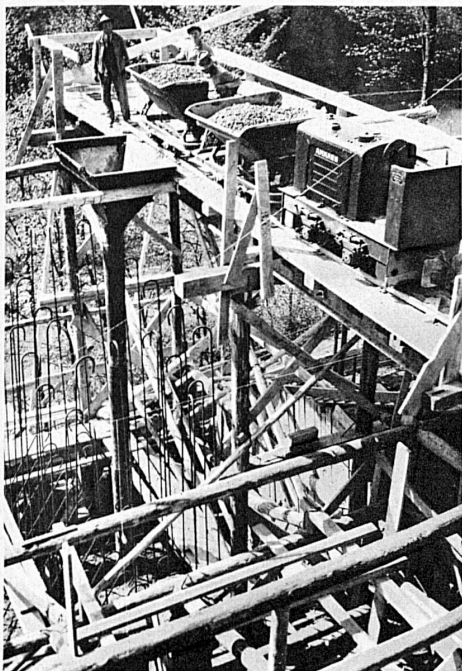
Anderthalb Kilometer lang wird der neue Schienenweg sein, der sich heute im Bau befindet. Das mag ein kurzes Stück scheinen; aber mehr als ein Kilometer dieser Strecke entfällt auf mächtige Brückenbauten, und da bieten sich denn dem Beschauer wunderbare Bilder moderner Bautechnik von den kleinsten Einzelzügen vielleicht noch nie und nirgends erprobter Bauweisen bis zu dem gewaltigen Schauspiel der Entstehung jenes riesigen Bogens über die Aare, der bis heute die Aufmerksamkeit der Öffent-

Mitte, links: Hier stauen sich die Fahrzeuge, und Scharen von Menschen finden oft den Weg gesperrt und nun legt gar ein Güterzug, vom Einfahrtssignal aufgehalten, sich in die Quere

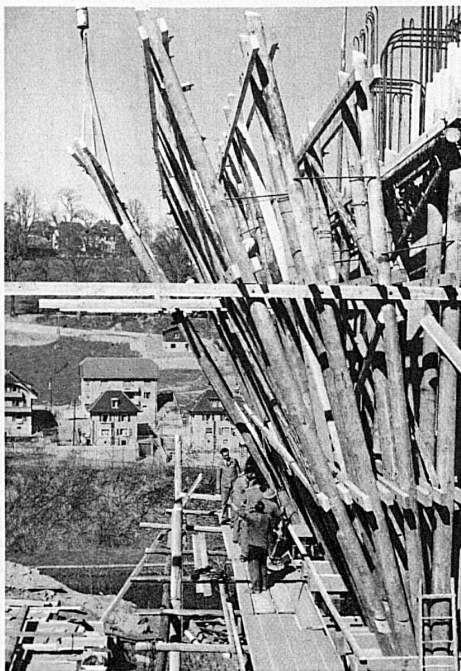
Mitte, rechts: In anschaulicher Staffellung aller Bauvorgänge schiebt sich der werdende Viadukt am Rande des Lorrainequartiers über dem Ufer der Aare am Steilhang vorwärts

Unten: Tief unten legen die Mineure durch Sprengung des unzuverlässigen Bodens den Felsgrund frei, auf dem die ersten Schichten des Betons festen Halt finden können

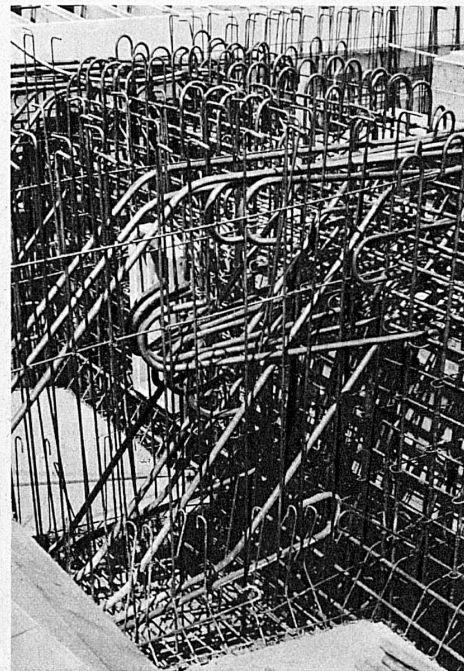
Berner Lorrainequartier



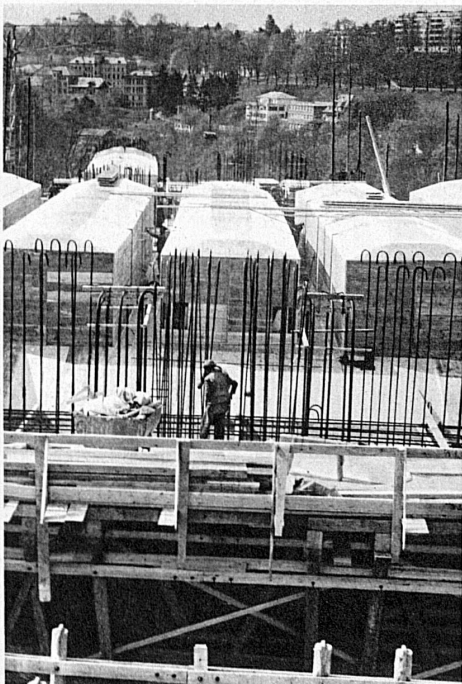
Schon reckten sich die ersten Armierungseisen aus den untersten Fundamenten zur Höhe. Zimmerleute fügen aus Brettern und Balken befremdliche Hohlräume: die erste Schalung für den Pfeilerfuss entsteht, mit Senkblei und Wasserwaage aufs peinlichste ausgerichtet. Beton füllt die Schalung immer höher, die dem steigenden Klotze stetsfort voraneilt



Und nun richten die Zimmerleute aus leuchtenden Tannenstämmen und Balken das dichtgefügte Strebenwerk des Lehrgerüsts zwischen zwei Pfeilerpaaren. In gewaltigen Bündeln erheben sich die Fächer über den Absenkvorrichtungen, die es erlauben, später das ganze Lehrgerüst samt der Schalung von der Betonkonstruktion zu lösen und wieder abbrechen



Was da entsteht, ist eine Brücke aus Eisenbeton. Und so kommen denn noch die Eisenlager. Wahrhaft ungeheure Mengen an Bewehrungseisen werden in den Laufgängen zwischen den Kassetten versenkt. Schliesslich entstehen in den zimmerhohen Räumen der Pfeilerköpfe eiserne Käfige, so dicht, dass sich ein Mann kaum noch durch die schmalen Zwischenräume zu zwängen vermag

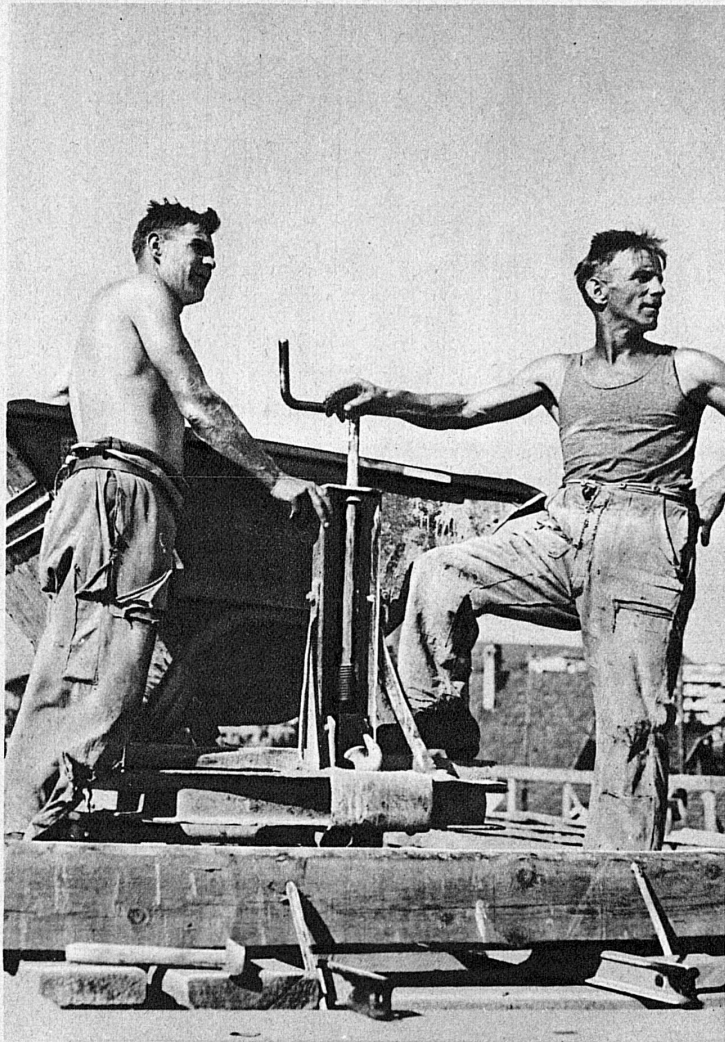


Oben: Schon entsteht in der Höhe auf flachem Bretterboden die eigentliche Schalung für die Brückenfahrbahn und ihre Träger. Immer rätselhafter wird dem Beschauer das emsige Tun der Zimmerleute, wenn nun die Krane mächtige hölzerne Hohlkörper in den befremdlichen Formen grosser Kristalle heranbringen und zwischen ihren Reihen lange, tiefe Gänge gleich den Laufgräben einer befestigten Stellung entstehen. Diese ganze Schalung ist nichts als die Hohlform des künftigen Gebildes aus Beton



Rechts: Armierungsarbeiten an der Fahrbahn des Fahrwegviaduktes

lichkeit fast allein in Anspruch genommen hat und dem Bahnreisenden bei der Einfahrt in die Bundesstadt freilich auch einzig ins Auge fällt, dieweil sich die Arbeiten an der übrigen Strecke in der Abgelegenheit eines vom Verkehr fast unberührten Viertels abspielen. Gleich bei der Signalstation Wilerfeld verlässt die künftige Strecke den bisherigen Verlauf, und schon wenige hundert Meter weiter vorn schwingt sich die Bahn über die äussersten Ausläufer der städtischen Siedelungen hinweg an den Rand des Lorraineplateaus hinaus, um nun bis zur eigentlichen Aarebrücke in fast ununterbrochenem Viadukt längs des steilen Talhanges hinzustelzen, wo das Gefälle der Halde und die schattige Nordlage eine andere Nutzung des Geländes ohnehin auf alle Zeit ausgeschlossen hätten.



In anschaulichster Staffelung aller Bauvorgänge schiebt sich die werdende Brücke von Osten her über Gärten und Häuser hinweg immer weiter dem gewaltigen Aareübergange und dem Hauptbahnhof zu; was sich am einzelnen Pfeiler, am einzelnen Joch des Viaduktes im Verlaufe vieler Monate zeitlich folgt, liegt im nahen Nebeneinander verschiedener Baustellen gleichzeitig übersehbar klar vor unseren Augen, und so erfasst auch der Laie leichter das Entstehen des Ganzen, als wenn er alle paar Wochen oder Monate einmal hinkommt und inzwischen der einzelne Abschnitt der Brücke auf eine unbegreifliche Weise in die Höhe geschossen und vielleicht gar unversehens fertig geworden ist. Nicht solchen Unterrichtszwecken dient freilich ein derart etappenweiser Vorbau des riesigen Bauwerks; sein Ziel ist die bestmögliche Ausnützung immer wieder des gleichen Materials, derselben Rüstungs- und Schalungselemente, der nämlichen Baumaschinen, und die möglichst lange Beschäftigung eines eingearbeiteten Stabes und Trupps von bewährten Ingenieuren, Technikern, Handwerksleuten und Handlangern.

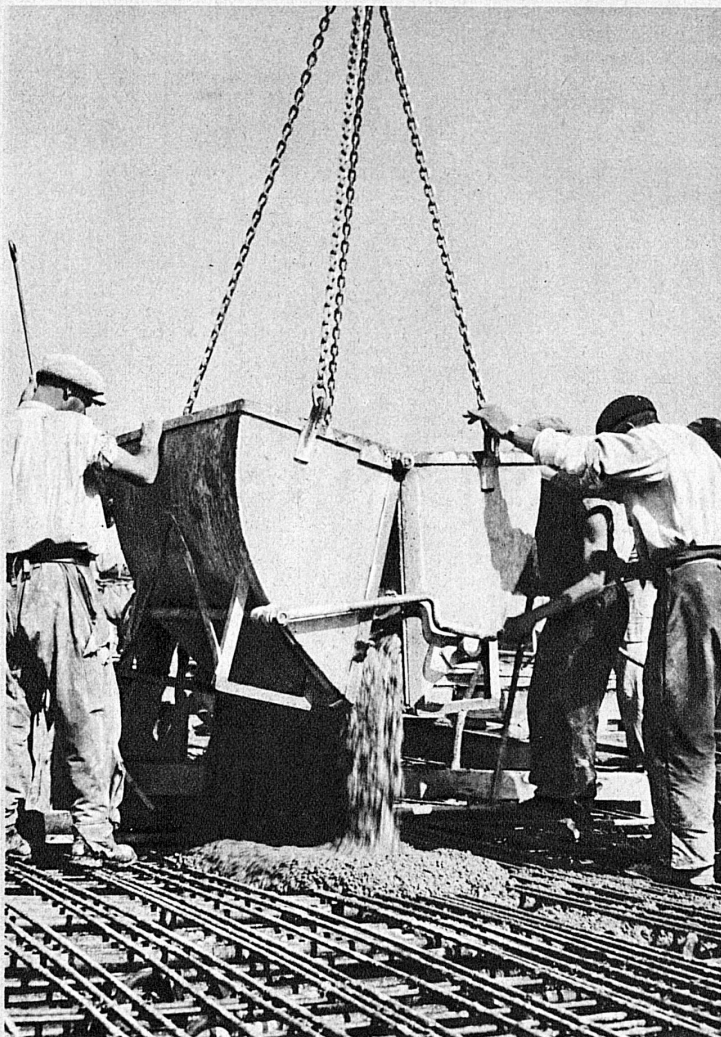
Eine prachvolle Gemeinschaft loht um diese wetterharten Männer, und nun feiern sie vielleicht gerade in solchem kameradschaftlich verbundenem Tun den Geburtstag der Heimat, den ersten August; sie verkörpern die kleine innere Einheit eines Volks aus vielen Stämmen und Zungen, aus Hohen und Niedrigen, von denen jeder an seinem Platze beiträgt zum Wohl des Ganzen, keiner wichtiger, keiner minder als der andere. Sie wissen, dass die Brücke, die sie bauen, gewiss kein schlechtes Werk an Volk und Menschheit ist und dass es gut wäre, wenn alle sich solchem Aufbau widmen dürften.

H. W. Thommen.

Oben: Arbeitertypen

Unten links: Über die Eisenbewehrungen wurde noch ein dichtes Netz dünnerer Eisenstäbe gelegt, das sich über die ganze Breite der Brücke erstreckt. Dann beginnen die Trommeln der Betonmischer zu rasseln, die Motorlokomotiven pfeifen und die Turmkrane beginnen ein emsiges Spiel. Die Betonierung beginnt! Rauschend stürzt die graue Masse in die Tiefe hinunter

Unten rechts: An einzelnen Stellen wird die Fahrbahn mit schlanken Säulen aus Stahl unterstützt und der Betonkörper mit einem Skelett aus eisernem Fachwerk versehen, da hier eine künftige Strassenbrücke einen Pfeiler des Viaduktes schief durchbrechen wird



Phot.: Thommen

