

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 16

## Vereinsnachrichten

### **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:** 06.02.2025

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



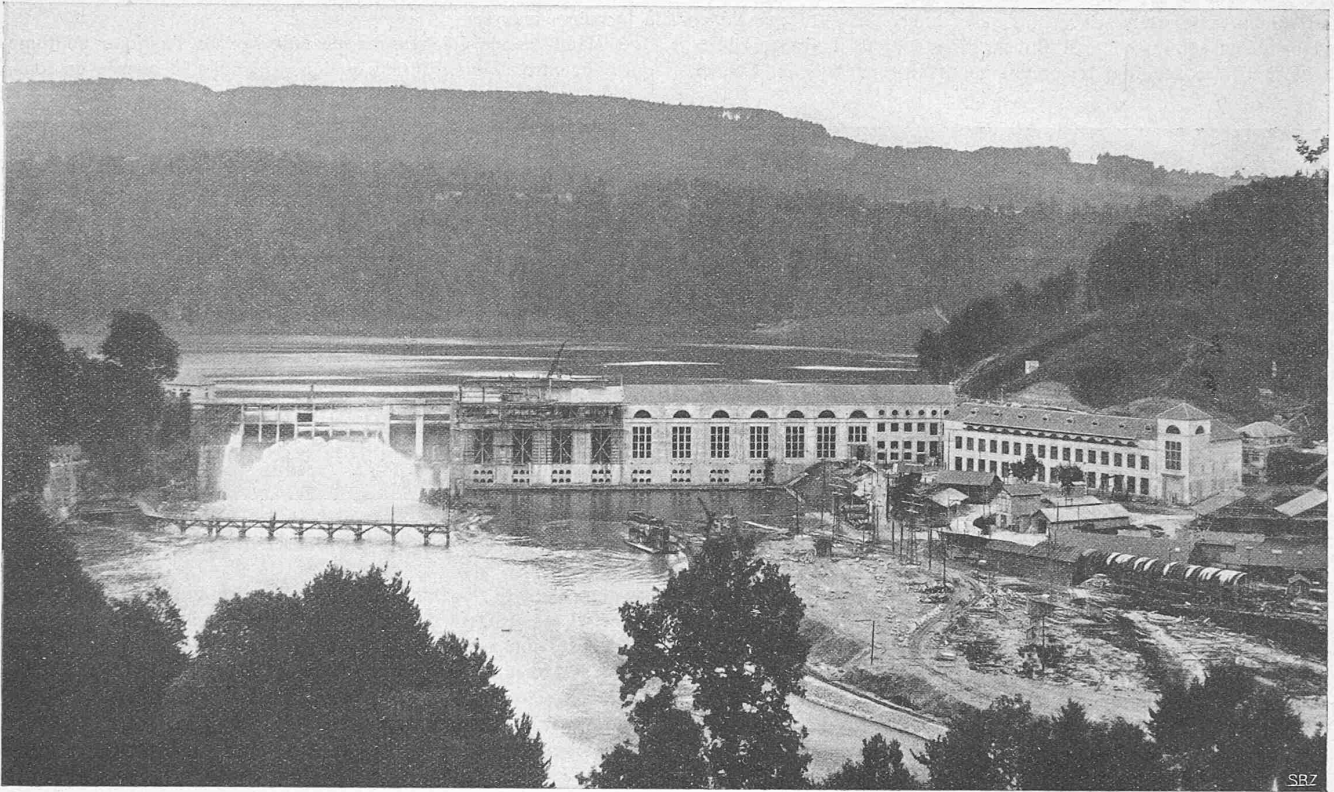


Abb. 8. Gesamtbild des Kraftwerks Mühleberg von der Unterwasserseite, im Hintergrunde das westliche Ende des Stausees.

dernier, avec les progrès de l'art de l'ingénieur et le développement des voies ferrées, le nombre de ponts a tellement augmenté qu'ils ont cessé, pour beaucoup de villes, d'être leurs portes d'accès ou les points de concentration du trafic, leur importance symbolique en a quelque peu souffert.

La situation topographique de la ville de Fribourg, bâtie en presqu'île surplombant la Sarine, a sauvé l'importance de ses ponts. Jusqu'en 1832, Fribourg ne possédait que trois ponts dans la Basse Ville, puis suivirent le grand pont suspendu, la plus grande

portée de Suisse, et le pont du Gotteron. Dès 1862, il fut question d'un pont au sud de Fribourg, reliant la ville au plateau de Marly et aux districts de la Gruyère et de la Singine et destiné au passage des voies régionales Fribourg-Bulle et Fribourg-Tavel.

Le jury du concours, ouvert en 1908, attribua le premier prix — sur 74 projets — à MM. J. Jaeger, ingénieur, et Broillet & Wulfleff, architectes.<sup>1)</sup> Des difficultés de tous genres, surtout la guerre, retardèrent la mise en exécution de l'ouvrage. La situation

<sup>1)</sup> Voir vol LII, pages 78 et 94 (Août 1908).

vor kurzem begonnenen Kraftwerk der Ostschweiz). Im übrigen sei auf die beigegebenen Schnitte (Abbildungen 6 und 7) verwiesen, die, im Gegensatz zu den schon früher veröffentlichten, den endgültigen Bauplänen entsprechen, sowie auf obenstehende Abb. 8, die den Bauzustand des Werkes Ende August 1920 zeigt.

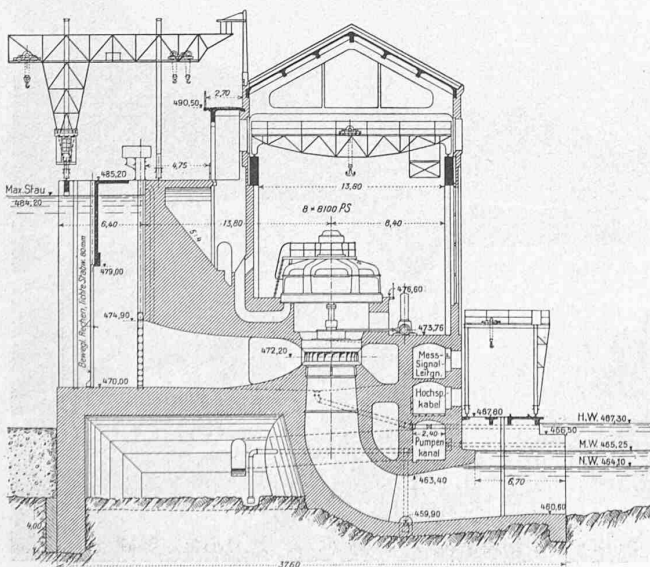


Abb. 7. Schnitt durch das Maschinenhaus. — Masstab 1 : 500.

Im Maschinensaal waren z. Z. der Besichtigung zwei Maschinengruppen von je 8100 PS fertig montiert; die eine derselben hatte am vorangehenden Tage mit der Stromlieferung an das Elektrizitätswerk Spiez begonnen, die zweite wurde am folgenden Tage in Betrieb gesetzt. Wir S.I.A.er hatten somit die hohe Ehre, die ersten ausserbetrieblichen Zeugen der ersten Schritte, bezw. Watts der Anlage zu sein. Wir hatten gleichzeitig Gelegenheit, uns davon zu überzeugen, wie Berns Umgebung durch den neuen Mühleberg-See um eine Naturschönheit reicher geworden ist, zu deren Kolonisation bereits Delegationen der Zürcher- und Léman-Möven eingetroffen sind. Hier dürften die Heimatschützer kaum einen Grund zum Eingreifen gegen die die Landschaft verhunzenden Techniker finden.

Nach Schluss der Besichtigung fanden sich die beiden Gruppen zu einem kurzen Imbiss im Arbeiterspeiselokal zusammen, welche Gelegenheit Direktor Studer benutzte, um den Teilnehmern den Willkommensgruss der Berner Kraftwerke zu entbieten. Dem Dank der Teilnehmer für den entgegenkommenden Empfang und die freundliche Führung gaben Ingenieur Schreck, als Präsident des Lokalkomitee Ausdruck, ferner (doppelt genäht hält besser!) Direktor G. Bener aus Chur, als der von weitest her gereiste, und (toutes les bonnes choses sont trois!) Architekt F. Broillet, als einzig noch vorhandenes Mitglied des Central-Comité. Vergnügt und des Lobes voll über den genussreichen Vormittag bestieg die Gesellschaft die zur Rückfahrt nach Bern bereitstehenden Land- oder Wasserverkehrsmittel, und der letzte Händedruck beim Bahnhof dürfte den Berner Kollegen keinen Zweifel darüber gelassen haben, dass Alle von dem schrecklich viel Guten und Schönen, das ihnen im Bernbiet geboten worden ist, eine dankbare Erinnerung mitgenommen haben.

G. Z.