

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 11

Artikel: Unterirdische Brücke zur Ueberführung von Rohrleitungen über einen Eisenbahntunnel
Autor: Wyssling, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37233>

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: 16.05.2025

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

Eisenbetonbalken rechteckigen Querschnittes B, der sie umschliesst, über die gefährdete Zone geführt. Von den vier Pfeilern aus Stampfbeton sind die beiden mittlern auf das Tunnelmauerwerk abgestützt worden, die zwei seitlichen reichen bis unter die Begrenzung der Einflusszone, sodass die Uebertragung der Lasten auf den sichern Baugrund gewährleistet ist. Für die elektrischen Kabel (über dem Buchstaben A im Längsschnitt 1:400) ist infolge ihrer Elastizität eine besondere Sicherung nicht als nötig erachtet worden. Konstruktion, Abmessungen und Armierung der Brücke sind aus den Abbildungen 1 und 2 ersichtlich. Die Detailpläne (vergl. Abb. 2) und die statischen Berechnungen wurden vom Ingenieurbureau J. Bolliger & Cie. in Zürich ausgearbeitet, die Bauleitung besorgte im Einver-

im Westen, Süden und Osten von natürlichen Wassergräben geschützt sah, während gegen Norden das unwegsame Ueberschwemmungsgebiet der Aareniederung Schutz bot. Aus dieser Situation erklärt sich das kompakte, einer helvetischen Wagenburg vergleichbare Baugebilde, das mit seiner einzigen Strasse, der platzartigen Erweiterung von beiläufig 180 m Länge und 45 m Breite und zwei stattlichen Brunnen, ein Bild und Beispiel von ganz aussergewöhnlicher Raumwirkung bietet. Die das Bild beherrschenden Bauten sind nahe der Süd-Ecke des Marktplatzes das ehemalige Schloss, jetzt Amthaus, daran östlich anschliessend die stattliche „Krone“, am Ostausgang der „Falken“, am Nordrand das kleine, zwischen den Bürgerhäusern eingebaute Rathaus. Es dominieren also, neben

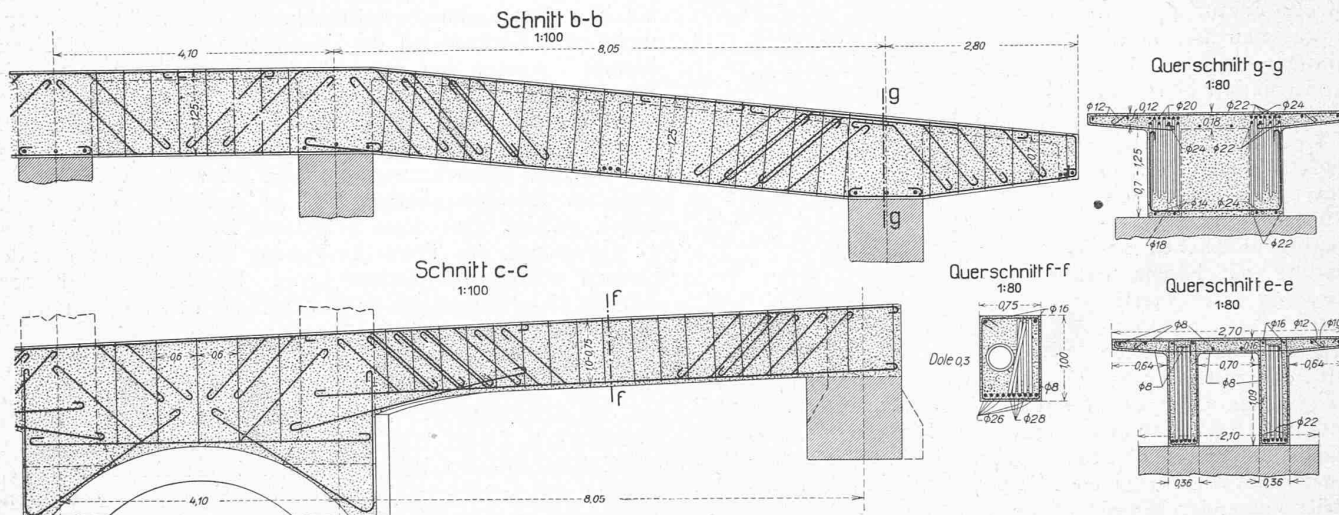


Abb. 2. Armierungspläne der Balken A (Schnitte b-b, e-e und g-g) und B (Schnitte c-c und f-f) der Tunnel-Ueberbrückung unter dem Heimplatz in Zürich.

nehmen mit den S.B.B. das städtische Tiefbauamt, und die Ausführung erfolgte durch die Unternehmung Heiner Hatt-Haller in Zürich.

Es sei bei diesem Anlass noch bemerkt, dass beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn alle Leitungen und sonstigen Bauten, die über den Tunneln liegen und soweit sie nicht ausserhalb die Tunneleinflusszone verlegt werden können, durch ähnliche Konstruktionen gesichert werden sollen.

W. W.

Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Aarberg.

An einer verkehrs- und siedelungs-geographisch ausserordentlich markanten Stelle: da, wo die z. T. schon aus römischer Zeit stammende südliche Randstrasse der breiten Aareniederung die von Süden aus dem bernischen Hügelland in die Ebene austretende und hier sich verzweigende Aare kreuzt, liegt rittlings dieser, durch die mittelalterlichen Städte Payerne-Murten-Aarberg-Büren-Solothurn bezeichneten Strasse als östlicher Brückenkopf das Städtchen Aarberg. Sein Lebensnerv, die Brücke, eine in ihrer heutigen Form aus dem Jahre 1557 stammende gedeckte Holzbrücke (73 m lang, 6 m breit, vier Oeffnungen, auf gemauerten Pfeilern in der alten Aare) erhielt noch vermehrte Bedeutung dadurch, dass auch die Süd-Nord-Verbindung von Bern nach Biel diese Brücke benutzte, aus welcher Strassenkreuzung Aarberg seine weitere Bedeutung als Markort gewann. Zum Verständnis seiner geschlossenen, hofartigen Form sei noch beigefügt, dass es auf einer steilufrigen, erhöhten Insel liegt, zwischen der eigentlichen alten Aare und ihrem ersten (jetzt trockengelegten) südlichen Nebenarm, der sich auch in nebenstehendem Plan als geschlängelttes Tälchen noch deutlich abzeichnet. Dieses ist am östlichen Stadtausgang von einer zweiten, kleinern Brücke überspannt, sodass die Stadtanlage sich

dem Schloss, wie es sich für den Markort gebührt die grossen Gasthäuser, deren schönste Zeiten allerdings vorbei sind, während etwas nebenaus, in der Südspitze der Flussinsel, das malerische Kirchlein in idyllischer Ruhe tront.

Heute ist die äussere Situation Aarbergs etwas verändert, dadurch, dass die Aare nunmehr durch den Hagnek-Kanal in nordwestlicher Richtung nach dem Bielersee abgeleitet ist, und dass die „alte Aare“ bloss noch als Rinnsal erhalten ist, das nur bei Hochwasser vermehrten Durchfluss bekommt. Der frühere südliche Arm ist ganz trocken gelegt; in nebenstehendem Entwurf ist die Vertiefung zur Durchführung einer meterspurigen Ueberlandbahn Bern-Aarberg-Biel ausgenutzt. Südlich des S.B.B.-Bahnhofs der Linie Murten-Aarberg-Lyss ist vor einigen Jahren die Zuckerrfabrik errichtet und damit der neuzeitliche Faktor der grossen Industriebauten ins Bild gebracht worden. Die übrige, jüngere Bauentwicklung vollzog sich regellos wie überall, längs der Strassen, hauptsächlich gegen Westen und Osten, aber so, dass, dank der topographischen Verhältnisse, das alte Städtchen noch ordentlich isoliert zwischen seinen beiden Brücken im Grünen liegt.

Zur Regelung der weiteren Bauentwicklung hatte nun die Einwohnergemeinde Aarberg unter drei eingeladenen Fachleuten einen engern Wettbewerb veranstaltet, zu dessen Durchführung eine dreigliedrige Jury bestellt wurde mit den Architekten Prof. H. Bernoulli (Basel) und Rob. Greuter (Bern), zu denen sich als Ortsvertreter Fürsprecher H. Peter gesellte. Wir entnehmen dem Programm einige bemerkenswerte Angaben: „Verkehrs- und Wohnstrassen sind unter tunlichster Berücksichtigung der gegenwärtigen Besitzes-Verhältnisse anzulegen.“ Insbesondere waren verlangt bessere Verbindungen nach Süd und Nord mit Ueberführung über die S.B.B., bzw. Ueberbrückung der alten Aare nördlich der Holzbrücke; Verbesserung der Einführung der Lyss-Strasse; Verbindung der Aarekanal-Brücke mit dem Bahnhof unter südlicher Umfahrung der Altstadt; Durch-