

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 2 (1912)

Heft: 41

Artikel: Die Berner Bahnhoffrage : Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof?
[Schluss]

Autor: E.T.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642361>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.01.2026

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

und stieg furchtlos der roten Helle entgegen, die sich zu ihren Füßen aufstet. Ein brennender Baum lag quer über den Weg, den sie zu gehen hatten. Die Flammen leckten an den nächsten Tannen empor, und eine um wenigstes tiefer stehende Föhre loderte gleich einer Säule gen Himmel. Der Wind trieb weißen Qualm talwärts, und plötzlich losbrechender Regen stürzte in Gießbächen über den Brand. Das Gewitter erreichte seinen Höhepunkt. Schlag auf Schlag ging über dem Walde, und das Grollen der Donner war wie ein einziger Schlachtenlärm.

Flori blieb stehen.

„Hier kommen wir nicht durch!“ sagte er; dann wurde sein Antlitz plötzlich fahl.

Leni sah es und stammelte mit blutlosen Lippen: „Ist Gefahr, Bub?“

„Der Wind schlägt um, das Feuer umläuft uns!“ knirschte er zwischen den Zähnen. Dann riß er das Mädchen blitzschnell empor und kletterte, als trüge er keine Last, zur Rechten des Weges in das Gestein. Es war eine halsbrecherische Fahrt. Flammenknistern, Krachen stürzender Tannen und das Geknatter der Gewitterschüsse waren ihren Geleitmusik. Flori schwang sich von Felsblock zu Felsblock, stieg in die Schrunden und Löcher der Waldschluchten und fiel nicht. Aber etwas andres machte ihn ängstlich. Der Rauch wurde dichter und dichter und drohte sie zu ersticken.

„Hast dein Sacktuch?“ keuchte er. Und als das Mäd-

chen nickend bejahte: „Hast es vor Nase und Mund!“ Dann stürmte und strauchelte er weiter. Plötzlich wurde die Luft freier. Die weißen Rauchschwaden zwischen den Stämmen wurden durchsichtiger. Nun sahen sie deutlich einen Ausgang aus dem Walde. Das Losen eines Wildbachs klirrte aus der Tiefe, weit zur Linken wurde der Saumweg sichtbar, der gen Färnigen hinunterführte. An einem mächtigen Felsblock, den die letzten Tannen beschatteten, und der Schutz wider den noch immer niederschüttenden Regen gewährte, hielt Flori an. Er hielt das Mädchen noch in den Armen, als habe er seiner vergessen und tat einen langen Blick nach rückwärts. Das Getöse des Waldbrandes drang gedämpft herab, und aus dem weißgrauen Dunst, der gleich einer Mauer zwischen den Bäumen lagerte, blitze nur zuweilen das Züngeln einer roten Flamme auf. Da erst übermannte den Burschen plötzlich das Bewußtsein, welcher Gefahr sie entronnen waren. Wider Willen zuckten ihm die Lippen, jede Muskel seines Gesichtes bebte, und seine Augen füllten sich; aber ein wilder Zorn über die eigne Schwäche ließ ihn die Zähne zusammenbeißen; seine Brauen zogen sich zusammen, dann hatte er die Wallung bezwungen. Dennoch hatte Leni seinen stockenden Seufzer gehört, und es geschah etwas Seltsames. Das große, spröde Mädchen legte die Arme fest um seinen Hals, näherte den feinen Mund seinen aufgeworfenen Lippen und küßte ihn, fest und bewußt.

(Fortsetzung folgt.)

Die Berner Bahnhoffrage.

Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof? — Von Dr. E. T.

(Schluß.)

Wenn man nicht jetzt, wo das Areal des Burgerpitals noch zu haben ist, an eine grundsätzliche und weithinreichende Lösung der Bahnhoffrage herangeht, so wird unfehlbar die Zeit kommen — und die dürfte kaum 20 bis 30 Jahre auf sich warten lassen! — wo der jetzige, in geradezu glänzend zentraler Lage befindliche Hauptbahnhof als solcher verlassen, d. h. zu einem Filialbahnhof degradiert werden muß. Der neue Hauptbahnhof würde dann wohl draußen auf dem Wankdorffeld erstehen, und die Bundesstadt könnte es dann erleben, daß sie auf eigenem Grund und Boden — abgefahrene würde. Man glaube nur ja nicht, daß die Lötschbergzüge in einen Bahnhof, d. h. den jetzigen, einfahren werden, der den elementarsten betriebstechnischen Anforderungen an schnelle Verkehrsabwicklung nicht zu genügen vermag.

Wenn man an eine grundsätzliche Lösung des Bahnhofproblems denkt, die nicht nur im Interesse der Schweizerischen Bundesbahnen, sondern auch der Stadt Bern liegen soll, so wird man nicht wohl einen andern Ausweg finden, als den jetzigen Durchgangsbahnhof in einen Kopfbahnhof mit Gleisorientierung nach Westen umzuwandeln. Dann aber wäre das jetzige Bahnhofsareal mit Einschluß des Burgerpitals und des Terrains nördlich einer Linie, die von der Mitte des Gepäckraumes oder der nordöstlichen Ecke des Burgerpital-Hauptgebäudes nach dem Gaswerk an der Schanzenstraße (Südseite) führt, dazu wie prädestiniert. Die Hauptfassade des neuen Kopfbahnhofs müßte dann nach meinem Dafürhalten etwa in der mittleren Längsaxe des jetzigen Aufnahmegeräudes liegen, was eine sehr wünschbare Vergrößerung des Bahnhofplatzes mit sich brächte, sehr wünschbar namentlich mit Rücksicht auf die Einfahrt der Zollikofen-Bern-Bahn und den Solothurn-Bern-Bahn. Auch eine Verbreiterung des Bubenbergplatzes wäre mit Rücksicht auf die Zukunft

wünschbar, da hier dereinst jedenfalls Schmalspurbahnen von Westen und Nordwesten (von Bümpliz oder der Halenbrücke her) einmünden werden.

Eine derartige Lösung der Bahnhoffrage hätte allerdings nicht nur den Ankauf des Burgerpitals zur Voraussetzung, sondern es müßten für die nächsten 20—30 Jahre entweder auch das Gaswerk und das gegenüberliegende oberste Gebäude an der Schanzenbrücke (Photographie Fuß) abgebrochen werden, oder aber man müßte nördlich der Schanzenbrücke 50 bis 60 Meter Terrain für die Perron- und Gleiseanlagen des Kopfbahnhofs zu gewinnen suchen. Die Schanzenbrücke könnte sehr wohl abgebrochen resp. durch eine Passarelle ersezt und die Schanzenstraße nach Osten umgebogen und an der großen Schanze herunter auf den neuen oder erweiterten Bahnhofplatz geführt werden. Dagegen hätte wohl die Längsstraße nicht viel einzurüsten, da die Verbindung mit der Altstadt via Bahnhofplatz nicht länger oder umständlicher wäre, als die Verbindung via Bubenbergplatz.

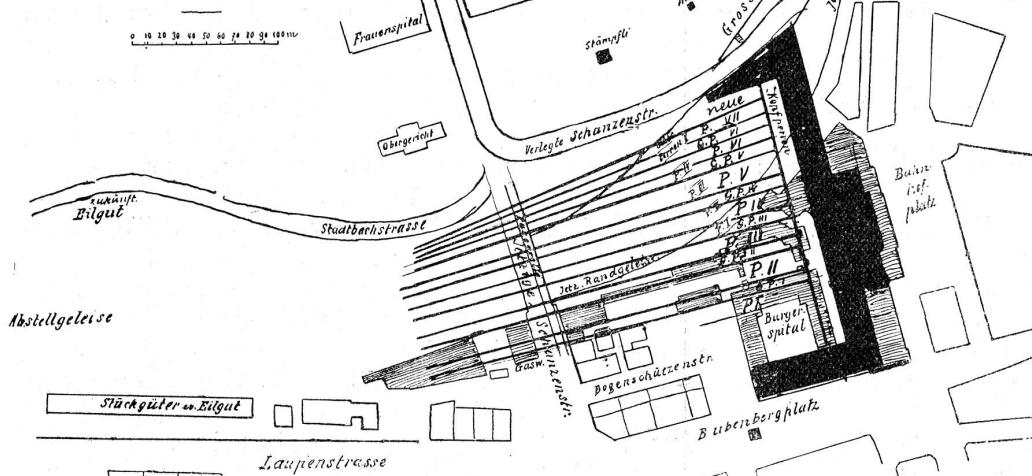
Auf solche Weise ließe sich eine Kopfperronanlage erstellen, die an ihrer Basis 140—150 Meter und in der Gegend der jetzigen Schanzenbrücke 100—110 Meter breit wäre. Damit wäre zweifellos nicht nur für 10 Jahre, sondern sicherlich für 25—30 Jahre oder noch länger wirksam geholfen; die jetzigen Perronanlagen weisen ja an der breitesten Stelle bloß 75 Meter Breite auf. Später ließe sich dann der Bahnhof ohne besonders große Kosten erweitern, und zwar sowohl nördlich als südlich, nördlich, indem hier die Schanze lange nicht so hoch ist wie an der Breiteaxe der jetzigen Perronanlage, südlich, indem hier die beiden Besitzungen an der Vogenschützenstraße expropriert und samt dieser Straße in Perron- und Gleiseanlagen umgewandelt werden könnten. Die Häuserreihe am Bubenbergplatz dagegen würden kaum je abgebrochen

Durchgangs- oder Kopfbahnhof?

- neues Aufnahmegeräude
- abzubrechende Gebäude (das jetz. Aufnahmegeräude ev. blos zu erweitern)

P = Perron
G.P. = Gepäckperron

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m



Die Berner Bahnhoffrage. Kopfbahnhof mit Gleiseorientierung nach Westen.

werden müssen, da auch ohne sie die Perronanlage an der Basis nicht weniger als 200 Meter messen würde. So hätte ein Kopfbahnhof auf dem Burgerpitalareal den Vorzug einer in jeder Hinsicht radikalen und großzügigen Lösung, die nicht nur für 10—15 Jahre, sondern mit ihren Erweiterungsmöglichkeiten für absehbare Zeiten genügen würde.

Die Einführung der Linien vom Wyler her müßte dann natürlich über eine Engebrücke und unter der Länggasse hin in die Stadtbachgleise und den Bahnhof erfolgen. Der Länggass-Tunnel wäre etwa 1600 Meter lang, jedenfalls aber kaum länger als die Tunnels der Gotthardbahn um Luzern herum (im Gegenteil!) oder die Tunnels der rechtsufrigen Bürichseebahn zur Einfahrt in den dortigen Hauptbahnhof. Diese neue Zufahrt wäre für das Lorrainequartier von größter Bedeutung, da es von den Eisenbahnlinien, die es jetzt einschließen und jede Entwicklung verunmöglichen, befreit würde. Das freierwerdende Terrain würde den Bundesbahnen jedenfalls Hunderttausende von Franken einbringen. Die Lorrainebrücke könnte dann direkt an Stelle der jetzigen Eisenbahnbrücke treten, so daß die Verunkrautung dieser Gegend durch drei Brücken unmittelbar nebeneinander (die schweizerischen Bundesbahnen projektierten eine zweite Eisenbahnbrücke neben der ersten) unterbliebe.

Das Projekt eines Kopfbahnhofs auf dem jetzigen Bahnhof- und dem Burgerpitalareal hätte den großen Vorteil, daß für die unentbehrlichen übrigen Anlagen (Abstellbahnhof, Stückgut- und Eilgutanlage, Wagenwähgerei, Lokomotivdepot usw.) nicht gänzlich neue Lösungen gefunden werden müßten, wie bei einer Verlegung des Personenbahnhofs. Einzig das Eilgut müßte verlegt werden und zwar zweifellos in das Stadtbachgebiet, wo nach Abbruch der jetzigen Dienstgebäude (der sowieso vorgesehen) der nötige Platz beschafft werden könnte.

Es ist klar, daß diese Lösung nicht um einen Pappenstiel zu haben wäre. Aber wenn die Bundesbahnen die 6—7 Millionen, die für die eben projektierten Umbauten bestimmt sind, zu den Millionen legt, die sie in 10 und jedenfalls auch in 20 Jahren an den jetzigen Durchgangsbahnhof wird verschwenden müssen, dann ist schon ein recht hübsches Sämmchen beisammen. Wenn aber das jetzige Burgerpital zu Spe-

lulationszwecken verkauft wird, dann ist es in zehn Jahren vielleicht nicht mehr für den zehnfachen Preis zu haben. Der Ankauf der Befestigung an der Schanzenstraße und des Rööchting-areals fällt jedenfalls neben dem Ankauf des Burgerpitals kaum stark ins Gewicht.

Nun behauptet man in Fachkreisen, ein Durchgangsbahnhof sei einem Kopfbahnhof prinzipiell vorzuziehen. Einverstanden, wenn der Verkehr zum größten Teil Durchgangsverkehr wäre. Im Bahnhof Bern ist aber eine einzige Linie eine durchgehende (Zürich—Genf), für die andern sechs ist der Bahnhof jetzt schon Kopfbahnhof und wird dies auch für die nord-südliche Hauptaxe des Verkehrs (London—Paris—Münster—Grenchen—Lötschberg—Italien) bleiben. Uebrigens hat auch Luzern einen Kopfbahnhof mit

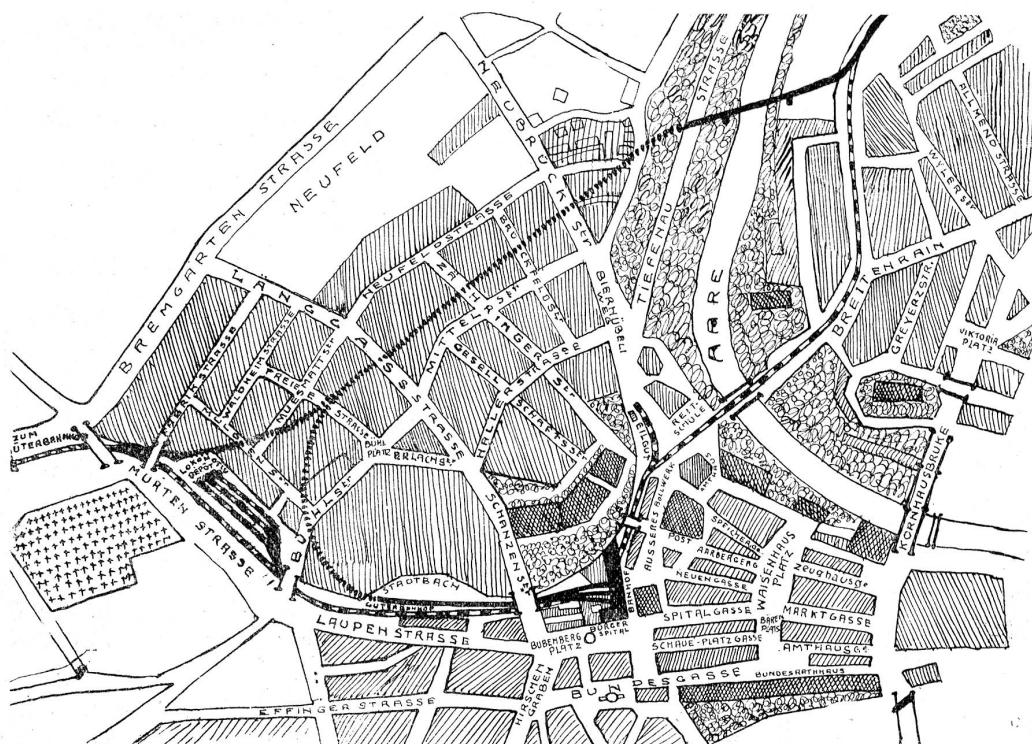
Zufahrtlinien in riesigem Bogen rund um die Stadt herum, obwohl dort die Verhältnisse, die Größe und allgemeine Bedeutung der Stadt einen Kopfbahnhof weit weniger rechtfertigen als für Bern. Der neue Bahnhof in Basel ist eine Kombination von Kopf- und Durchgangsanlagen. Basel hat aber nicht eine durchgehende Linie, sondern mehrere mit großem Transitverkehr.

Ein Durchgangsbahnhof für Bern müßte jedenfalls nicht nur der west-östlichen, sondern auch der nord-südlichen Hauptachse unseres Verkehrs dienen. Uebrigens kann es sich für den Bahnhof Bern nicht darum handeln, ob ein Durchgangsbahnhof prinzipiell einige Vorteile vor dem Kopfbahnhof voraus habe, sondern darum, ob der Bahnhof in seiner jetzigen Form dem Verkehr, den die Zukunft (also doch mindestens die nächsten 50—80 Jahre), bringen wird, gewachsen sei oder nicht. Und darauf kann es nur eine Antwort geben: Nein! Wir müssen also aus dem Engpaß, in dem es keine Entwicklung, keine nennenswerten Erweiterungsmöglichkeiten mehr gibt, heraus, früher oder später.

Daß auch an stark frequentierten Transitlinien in neuerer wie in früherer Zeit Kopfbahnhöfe angelegt wurden, dafür sind nicht bloß Zürich und Luzern interessante Beispiele, sondern auch das Ausland weist viele solcher Beispiele auf. Die Linie Berlin-München muß in Leipzig sogar zweimal „Kopf machen“, läuft aber auch auf der Zwischenstation Regensburg (50,000 Einwohner) in eine Kopfstation ein. Die vielen Schnellzüge Berlin-München können dort trotzdem nach sehr kurzen Halt wieder abgefertigt werden. Zehn Minuten wird in Bern jeder Schnellzug halten, und diese Zeit genügt, um dem in die Kopfstation eingefahrenen Zug eine andere Maschine vorzuspannen. Wenn man in Fachkreisen geltend macht, in Bern finde bisher für durchgehende Züge Olten-Freiburg kein Lokomotivwechsel statt, so müßte das doch gewiß nicht aus zwingenden technischen Gründen, sondern höchstens aus administrativen resp. bürokratischen Gründen beibehalten werden. — Auch Wiesbaden hat trotz vorwiegenden Durchgangsverkehrs seit 1906 einen allen technischen Anforderungen entsprechenden Kopfbahnhof, ebenso Stuttgart, Altona, Frankf. a. M., Dresden und andere mehr, um nur Kopfbahnhöfe neueren Datums zu nennen.

Die Stadt Bern hat früher den Fehler gemacht, den Bau- und Umbau-Projekten der Bahnbehörden nicht ihre eigenen Projekte gegenüberzustellen und so die Entwicklung der eminent wichtigen Bahnhoffrage im Sinne ihrer Interessen zu beeinflussen. Diesmal will der Gemeinderat einen hervorragenden Fachmann mit der Ausarbeitung neuer Projekte betrauen. Es bleibt nur zu wünschen, daß dies durch einen von der schweizerischen Bundesbahnen völlig unabhängigen Fachmann geschehe, der nicht nur die momentanen fiskalischen Interessen der Bundesbahnen, sondern auch die allgemeinen und verkehrspolitischen Interessen der Stadt Bern im Auge hat.

Ob nun das Umbauprojekt der schweizerischen Bundesbahnen nach Programm durchgeführt werde oder nicht, zwei Fehler dürfen nicht gemacht werden, wenn sich die Fehler, die vor 10 und 25 Jahren gemacht worden sind, nicht in viel schlimmerer Form wiederholen sollen, und wenn eine bessere Lösung der Bahnhoffrage nicht völlig unmöglich werden soll:



Die Berner Bahnhoffrage. Kopfbahnhof mit dem durch die punktierte Linie bezeichneten Länggäss-Tunnel.

1. Das Burgerspital darf nicht zu Spekulationszwecken verkauft, und 2. es darf unmittelbar neben der jetzigen Eisenbahnbrücke und der künftigen Lorrainebrücke nicht noch eine weitere Eisenbahnbrücke gebaut werden, denn diese zweite Brücke würde jede andere Zufahrt zum Bahnhof auf unabsehbare Zeiten verunmöglich.

Kunst und Lesestoff fürs Volk.

Von Arist Rollier.

4. (Schluß.)

Die in letzter Nummer erwähnte Detektivgeschichte beginnt mit einer sensationellen Kabarettvorstellung in London. Der "Weltdetektiv" Sherlock Holmes warnt eine Chanteuse, die sich zu einem pikanten Schleiertanz anschickt, vor einer drohenden Gefahr. Die Warnung bleibt unbeachtet; dafür wird die unvorsichtige Sängerin durch die in einem Rosenstrauß versteckte giftige sogenannte Schauerklapperschlange in die Wange gebissen. Aus dem Spital wird sie durch List entführt, mittelst einer Fälschung. Holmes und seine Gehilfen, die einen verbrecherischen Comoritzen suchen und diejenigen in dem Bildhauer Sinclar vermuten, der gerade viel von sich reden macht, nehmen dessen Spur auf. Dabei fällt Holmes im Haus des Verbrechers in einen Eiskeller hinunter. Unter den Eisküsten entdeckt Holmes eine Menge gräßlich verstümmelte Leichen und abgebauene Glieder. Unterdessen hat sein Gehilfe Harry Taxon, der Held der Geschichte, sich im Atelier des Bildhauers Sinclar versteckt und wird dort schaudernder Zeuge einer Schandtat: Der Bildhauer und seine Spießgesellen stecken die entführte Chanteuse vor seinen Augen in eine Gipsbüste und übergießen diese mit einer verhärtenden Flüssigkeit, so die Unglückliche gewissermaßen lebendig hegrabend. Wie der Detektiv, seiner eigenen Sicherheit nicht achtend, diesem Greuel Einhalt gebieten will, wird er selber in eine Gipsmasse gesteckt bis zum Hals, um als künftiger Teil einer Centaurenengruppe sein Leben zu beschließen. Diese Szene bildet das von ferne gesehene fast künstlerisch zu nen-

nende Titelbild des Schundheftes. Noch im rechten Moment ist es einer Detektivin gelungen, den Sherlock Holmes aus seinem mörderischen Eiskeller mit einem Lift zu retten und die ins Atelier eindringende Polizei kann auch den vergipsten Taxon wieder befreien. Es stellt sich heraus, daß Sinclar, dem eine Apotheose von Künstlertragik eine Art Heldentum verleiht, kein eigentlicher Bildhauer, aber ein genialer Chemiker ist, dessen aufsehenerregende Statuen in Museen und Ausstellungen nicht aus Marmor bestehen, sondern lauter lebendig gewesene, in Gips gesteckte Menschen sind. Während des Philosophierens der Detektive über dieses "tiefe" Problem vergibt man die unglückliche Chanteuse, die nun in ihrer verhärtenden Hülle endgültig stirbt und so auf ewig ihre schöne Venusgeftalt für die Nachwelt rettet.

Man möge es mir erlassen, von den unglaublich rohen Einzelbeschreibungen eine wiederzugeben oder einige der schwülstigen Stilproben anzuführen; alles trifft von einer gar nicht zu schildernden Widerwärtigkeit.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß seit Aufnahme eines schärfen Kampfes gegen die Schundliteratur die Rollen in der äußerlichen Erscheinung der Heftchen vielfach vertauscht sind: Die wirklichen Volksfreunde suchen die Aufschriften und Titelbilder, möglichst, doch ohne direkte Geschmackswirrung, den auffälligen früheren Titelseiten der Schundromane zu nähern, namentlich durch Untheit der Bilder, — während anderseits die Kolportoure ihrer ehemals meist gressfarbigen