

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 2 (1912)
Heft: 40

Artikel: Die Berner Bahnhoffrage : Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof?
Autor: E.T.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-642231>

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: 18.04.2026

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

Erspartem in den Schubladen sprach, zu denen er den Schlüssel nach der Trauung in die Hand bekäme.

Mit dem Herbststurm, der das Laub rot und leuchtend an den Kastanienbäumen färbte und von dem Gefträuch die Blätter herunterriß und zu Haufen aufschichtete, legte sich die verlassene Dirne auf das Lager. Kein Schrei kam aus ihren bleichen, zusammengekniffenen Lippen. Wie ein Abgestorbener lag sie da und ließ die Hilfe der Nachbarinnen über sich ergehen, wie die Freundlichkeit des Arztes. So kam ihre letzte Nacht. Ab und zu wischte ihr die Christina den Schweiß von der Stirne und zupfte ungeschickt am Linnen, worauf ihr Geschöpf in einer stummen Verzweiflung die Leiden des Lebens ertrug. Ab und zu kamen die Weiber aus dem Dorfe, die vergessen hatten, daß es dunkel und traurig war, und der Tod auf eine Beute lauerte.

Das Leben war hart. Das Leben war grausam, und eine Frau war fähig, viel zu leiden und sich gegen den Tod aufzulehnen. Das erste Dämmerlicht brach durch die Dunkelheit und ein roter Schein glitt wie ein flüchtiger Pinselstrich über die Schneefelder von der Monte Rosaferne. Die Nacht begann in die Schluchten und Höhlen zurückzuweichen, und langsam stieg der Tag auf. Die Röte der Firne wurde warm und dauernd. Es war, als wüchsen Rosen aus dem Eise, brandrote, leuchtende Lebensrosen, und der Morgenwind fegte kühl in kurzen Stößen über die Felder und strich über die Maisstrünke, bis ihre dünnen langen Blätter zu singen begannen, erst leise und schüchtern, dann laut und rauschend.

Eine Klage zog durch die Felder, darauf die Erminia geschafft hatte; die Klage des Herbstes, und der Vergänglichkeit einförmiger, schwermütiger Gesang mischte sich hinein. Aus der Hütte tönte ein zaghaftes Stimmchen. Die Erminia hatte ihr Kindlein in die Welt gestellt und sich ausgestreckt zum letzten Frieden.

Die Nachbarinnen sprangen aus der Hütte und zertraten im hastigen Laufen die wächsernen Totenblumen. Atemschöpfend hielten sie an am Brunnen, wo die Dörfnerinnen Wasser zum Morgenessen in ihre Eimer füllten. Ihre Gesichter wurden finster, als sie die Botschaft vernahmen und drohende Blitze zuckten aus ihren Augen nach der Jungmannschaft hin. „Die Männer sind schuld am Weiberelend,“ sagten sie rauh. „Wie glücklich wären wir ohne die Männer, die Faulenzer und Nichtsnutze. Die arme Erminia hat es erfahren.“ Dieses Mal drangen ihre lauten Stimmen sogar durch die Taubheit der Greise.

„Die Erminia? Die Christina? — Die Christina, die Erminia?“ — Das Schößlein schnappte zu an der Truhe, darin ihre Erinnerungen waren.

Warum störten die Weiber ihnen den Frieden mit ihrem

Geschrei? Unwillig humpelten sie aus den Hütten auf die Gasse und stießen auf die Gina, die vom Brunnen zurückkam und an jeder Hand einen Eimer, angefüllt trug.

„Das Mannsvolk,“ schoß es ihr über die Lippen, „das Teufelszeug.“ Sie blickte auf und sah, wie die Burschen aus dem Walde her ein frisch geschältes Stämmchen brachten, daraus der Erminia die Sargbretter zu schneiden.

Das Holz duftete süß und war weiß und glänzend anzusehen. Voran ging ihr Gatte, der das Baumstämmchen am Wurzelsende gepackt hielt.

„Sie richten das Unheil an“ — sagte sie — „ja sie schaffen uns das Leiden.“ Sie dachte an ihr Tüchlein, das gut verknötet sich über ihren Geldstücken rundete und nun schlaff war, wie eine aufgestochene Schweinsblase, der die Luft entwichen ist.

„Sie richten das Unheil an,“ wiederholte sie — „Aber sie zimmern auch dem Unglück das Sörglein.“ Sie sah zärtlich zu ihrem Manne hin, dem der Schweiß der Arbeit in hellen Tropfen auf der Stirne stand.

Die Weiber sahen vom Brunnen aus das Holzstämmchen und sahen die Burschen, die es gefällt und geschält hatten und zuschneiden gingen.

Ihr Zorn verflog.

Das Unglück war geschehen und nichts war daran zu ändern. Sie waren von dem Würger verschont geblieben und das Leben schmeckte ihnen süß auf der Zunge, süß und köstlich, wie eine reife, goldrote Melonenscheibe.

Es war Herbst und leuchtend in dem Gebüsch von dem roten und gelben Laube. Die Sonne stand klar und warm am blauen Himmel und die Kastanien fielen von selbst aus den aufgeplakten, stachelichten Schalen.

Es fehlte noch ein Endchen Zeit bis zum November. Das Totenglöckchen läutete hastig und unregelmäßig. Da sprangen sie heim, so eilig, daß das Wasser aus ihren Eimern auf die Gasse hüpfte und ihnen die Beine nezte. Sie hatten keine Zeit, dessen zu achten. Das Leben war kurz und süß, und sie hatten alle tief in die Augen der Burschen geschaut und besaßen Lippen, die durstig nach ihnen waren.

Die Berge stehen still und feierlich über dem Dorfe und recken ihre kahlen Felsen in die Bläue des Tages.

Sie sind die Unwandelbaren, die Ewiggleichen in dem Wandel; der unter ihnen atmete, seufzte, sich müdete, litt und liebte und starb. Sie sind die Dauerhaften, die Jahrhunderte unter dem Mantel tragen, der wie ein kostbarer Hermelin ihnen auf den Schultern ruht. Sie sehen auf den Wechsel herab, der aus Wiege und Grab besteht und der kurzen Spanne von Lust und Leben, die zwischen Abend und Morgen liegt.

Die Berner Bahnhoffrage.

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

Im Juli d. J. ist vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen ein Projekt der Generaldirektion zur Verbesserung der Bahnhofverhältnisse in Bern genehmigt worden, das von jedem, dem die Zukunft der Bundesstadt in ihren Verkehrsverhältnissen nicht gleichgültig ist, studiert

und von der gesamten Presse mindestens ebenso eifrig besprochen werden sollte wie in Biel, Thun oder Interlaken die dortigen „Bahnhoffragen“ diskutiert worden sind. Das Projekt sieht folgende Veränderungen und Umbauten vor:

Abgrabungen an der Großen Schanze auf der ganzen



Der alte Kopfbahnhof in Bern vor dem Umbau von 1887.

Länge vom hintern Gilgut bis zum Aebigut, mit Ausnahme einer Strecke von ca. 70 m an der jetzigen höchsten Stelle der Stützmauer hinter dem Perron V, da man offenbar das Gefühl hat, daß hier das Maximum der Abgrabungsmöglichkeit bereits erreicht oder doch nahezu erreicht sei.

Die Abgrabungen, die natürlich eine wesentliche Verlängerung der beiden Passerellen, sowie der Schanzenbrücke und eine Verlegung der Stadtbachstraße nach Norden zur Folge haben, ermöglichen folgende Verbesserungen: Die Anlage einer Viehrampe im Gilgut an Stelle des jetzigen Lokomotivschuppens; die Verbreiterung der Engpassage im Bollwerk um 2 Geleise; die Verlegung der Stellwerkanlage auf die Bahnhofseite der oberen Passerelle; die Verlängerung der Perrons II bis V bis 20 m unter der Schanzenbrücke hindurch und über sie hinaus; die Verbreiterung der westlichen Ausfahrt in der Willette um 3 bis 4 Geleise und endlich eine wesentliche Vermehrung der Abstellgeleise im Stadtbach sowohl als im Gilgutareal. Im Personenbahnhof, dessen Perrons- und Geleiseanlage als Ganzes weder gegen Norden (Große Schanze), noch gegen Süden (schon jetzt zu große Kurve) verbreitert werden kann und soll, sind folgende Veränderungen vorgesehen: Verbreiterung der Perrons II bis V, um 70 cm (P. II), 1,30 m (P. IV), 1,80 m (P. V) und 2 m (P. III); außerdem die Anlage eines Gepäcktunnels und eines

Posttunnels mit separaten Mündungschächten und Aufzügen auf jedem Perron. Dies die wesentlichen Neuerungen. Es ist anzuerkennen, daß es sich um lauter begrüßenswerte Neuerungen und wesentliche Verbesserungen handelt.

Es muß aber betont werden, daß eine Reihe von Nebelständen, die sich jetzt schon stark fühlbar machen, mit den vorgeschlagenen Neuerungen nicht oder nur teilweise beseitigt werden:

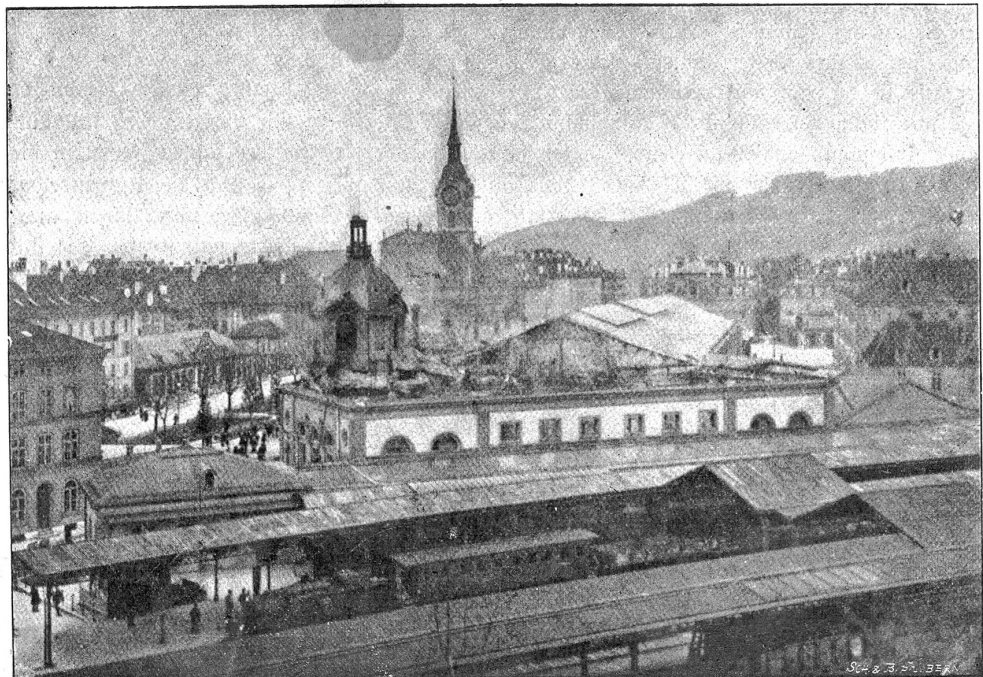
1. Der Gepäcktunnel und der Posttunnel dienen bloß zur Vermeidung der Ueberfahrt über die Geleise, sie entlasten die Personenperrons durchaus nicht; ihre Mündungschächte (je zwei auf einem Perron) werden im Gegenteil den vorhandenen spärlichen Raum noch mehr beengen.

2. Es sind keine Gepäckperrons vorgesehen. Die hochbeladenen Gepäckwagen werden also nach wie vor auf den Personenperrons herumfahren und unsanfte Püffe und Wülpfe austheilen und Hühneraugen zerquetschen.

3. Die geringe Verbreiterung der Perrons wird schon in wenigen Jahren durch die Verkehrszunahme wettgemacht sein.

4. Es ist keine Vermehrung der Personenperrons vorgesehen, trotzdem jetzt schon an einem Perron (P. V) die Züge dreier Richtungen ankommen und wegfahren (Bern-Neuenburg [wichtige Zufahrtslinie zum Lötschberg], Bern-Belp-Thun, Bern-Schwarzenburg). Zu was für Zuständen das führen muß, wenn einmal diese Linien elektrifiziert sind, kann man sich leicht vorstellen, wenn man bedenkt, daß die Züge im Interesse des Verkehrs (des Korrespondierens) fast alle zu gleicher Zeit ankommen und wieder wegfahren sollten. Man sehe sich einmal das unbeschreibliche Durcheinander an, das z. B. nachmittags um 2 Uhr auf diesem Perron herrscht. Ich habe um diese Zeit an ganz gewöhnlichen Tagen schon 10 bis 12 Gepäc- und Postwagen nebst Kinderwagen usw. auf dem Perron stehen und hin- und herfahren sehen, während der Perron vollgepfropft war mit Reisenden, die auf die verspäteten (abfahrenden) Züge warteten, welche aber noch nicht an den Perron gestellt werden konnten, weil ankommende Züge noch nicht abgeschoben oder gar noch fällig waren.

5. Es ist keine Vermehrung der Geleise im Bahnhof selbst vorgesehen, im Gegenteil, es müßte eines eliminiert werden, um die Perrons um ein Geringes verbreitern zu können.



Die Berner Bahnhofanlage (Aufnahmegebäude und Perrons) nach dem denkwürdigen Brande vom 21. März 1897.

6. Sämtliche Güterzüge werden nach wie vor, trotz verminderter Geleisenzahl durch den Personenbahnhof nach Weiermannshaus geführt werden müssen.

5. Die Distanz zwischen je zwei Geleisen soll im Hauptbahnhof um 30 cm vermindert werden, was zweifellos das Unfallrisiko für das Bahnhofspersonal und für Reisende, die zufällig auf falscher Seite aussteigen, wesentlich erhöht.

8. Im Aufnahmegebäude werden keine Erweiterungen vorgenommen, trotzdem sich auch hier überall Platznot geltend zu machen beginnt.

Der projektierte Umbau ist bekanntlich nicht der erste Versuch, den Bahnhof Bern den Anforderungen des modernen Verkehrs anzupassen. In den Jahren 1887/89 wurde der Kopfbahnhof (in der Hauptsache die jetzige Gepäckhalle) in einen Durchgangsbahnhof umgewandelt, da die Züge der Freiburgerlinie mit einer doppelten Spitzkehre in den Kopfbahnhof hatten ein- und ausgeführt werden müssen. Trotzdem die Vergrößerung des Personenbahnhofs durch diesen Umbau eine sehr beträchtliche war, genügte sie schon 10 Jahre später nicht mehr. Man ging 1901 an eine weitere Abgrabung der Großen Schanze, um neuen Geleisen und einem neuen Perron Platz zu machen. Heute, wiederum ungefähr 10 Jahre später, genügen diese Abgrabungen und Umbauten schon wieder nicht mehr; man projektiert weitere Abgrabungen und vereinzelte Verbesserungen, ohne sich an das Bahnhofproblem als Ganzes heranzuwagen. Die neuen Umbauten,

die für Fr. 6,375,000 debütiert sind, werden vielleicht wiederum für 10 bis 15 Jahre genügen. Vielleicht! Denn man darf nicht vergessen, daß unterdessen der Verkehr ebenso wie in den letzten 10 Jahren eine riesige Steigerung erfahren wird und daß sich dann die Uebelstände, die sich bei Beibehaltung der jetzigen Engpasslage einfach nie beseitigen lassen, bis zur Unerträglichkeit steigern werden. Unterdessen werden wir hoffentlich die Elektrifikation der Hauptbahnen, jedenfalls aber die Elektrifikation der bernischen Dekretsbahnen, deren Umbau nach Eröffnung des „Lötschberg“ vorgesehen ist, bekommen; die Schweizerischen Bundesbahnen wie die Dekretsbahnen haben ja selbst ein großes Interesse daran, sie schnelligst einzuführen, da jeder Tonnenkilometer wesentlich billiger zu stehen kommt. Die Elektrifikation wird aber eine beträchtliche Zugvermehrung und eine starke Steigerung des Personenverkehrs mit sich bringen.

Und dann? Was soll dann geschehen? Will man dann die Mauern von 1901 und 1913 wiederum niederreißen und nochmals abgraben? Um mit ungeheuren Kosten für ein oder zwei weitere Geleise Platz zu gewinnen? Undenkbar! Und wenn man's doch täte, so wäre es wieder ein Flickwerk wie 1889 und 1901 und 1913 oder 1915. Und zwar ein Flickwerk, das wiederum 6 bis 8 Millionen verfallenden dürfte, ohne dem an Atemnot und Erstickungsanfällen leidenden Patienten auf die Dauer helfen zu können.

(Schluß folgt.)

Kunst und Lesestoff fürs Volk.

Don Arist Rollier.

3. (Fortsetzung statt Schluß.)

Zum Schluß habe ich mir eine Seite dieser wichtigen Frage aufgespart, die schlagend dargetut, daß es sich hier nicht nur um Hebung der geistigen Kultur der Erwachsenen handelt, die ja vielleicht den Wert davon einsehen. Damit ist's nicht getan. Wir Erwachsenen dürfen nicht nur an uns selber denken und meinen, es gehe schließlich niemanden etwas an, was wir mit unserer freien Zeit anfangen. Wir müssen mit den Kindern beginnen, bei denen die ersten Samentörner den richtigen Boden nicht immer finden: die einen fallen in die Dornen einer traurigen Jugendzeit, die andern in den steinigten Boden eines früh verhärteten Gemüts, die dritten unter das Unkraut schlechten Umgangs

und ins Verderben geführt, haben unter den Kindern und namentlich unter den Halbwüchsigen in den Städten eine Drachenlaas ausgestreut und eine grauenhafte Verheerung angerichtet. Diese schlimmsten Verbrecher, die ich kenne, die Verleger und Schreiber der Schundlektüre, die ihre 10 und 15 Rappen-Hefchen in Millionen von Exemplaren Jahr für Jahr ins Volk werfen, sie wissen sehr gut, daß gerade die Kinder, besonders die Knaben in ihrem gefährlichsten Alter, reichliche Nahrung für ihre lebhafteste Phantasie nötig haben und sich diese um jeden Preis verschaffen. Sene geistigen Blutsauger scheuen sich nicht, durch heimlichen Vertrieb ihres Giftes hunderte und tausende der unglücklichen Jungen für ihr Leben zu verderben. Glauben Sie nicht, daß ich übertreibe. Damit niemand denkt, ich übertrage Verhältnisse in Deutschland, wo die Sache, besonders in den Großstädten, noch schlimmer aussehen soll, ohne weiteres auf unser Land, erzähle ich hier einige Beispiele aus meiner eigenen Gerichtspraxis, die einem das Herz bluten machen. Allerdings muß man sich davor hüten, überall ausschließlich dem Einfluß der Schundlektüre und der Schundfilme auf die jungen werdenden Verbrecher die Schuld



Frieda Eisenhart,
Opernjoubrette am Berner Stadttheater.



Carola Bauer,
Jugendl. Heroine und Liebhaberin am Berner Stadttheater.