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

Band: 4 (1914)

Heft: 12

Artikel: Ein neuer Vorschlag zur Lösung der Berner Bahnhoffrage

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-635708

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

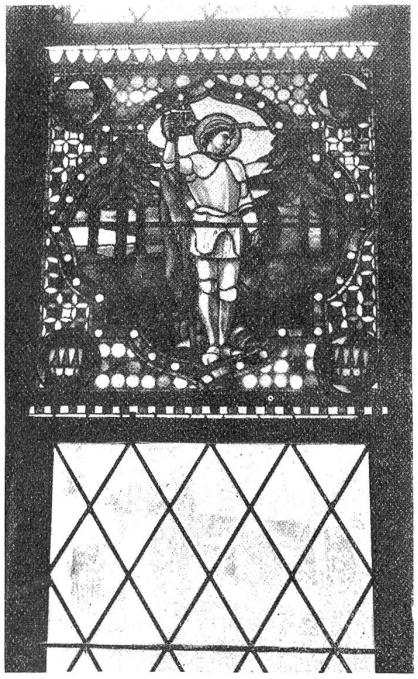
Terms of use

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

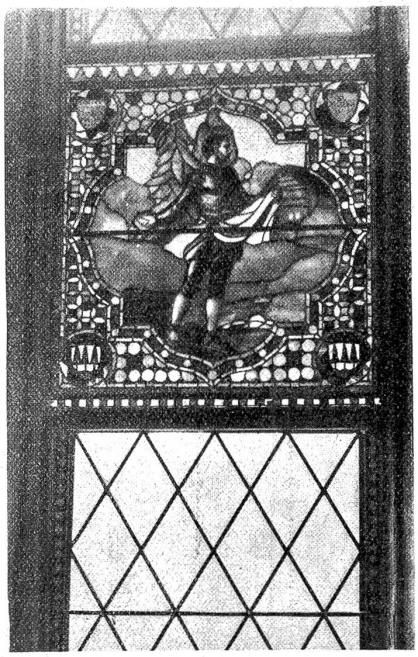
Download PDF: 05.12.2025

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

Ehret die Heimat!



Das altehrwürdige Kirchlein von Moosseedorf, eine Filiale der Kirche Münchenbuchsee, hat in den Sommertagen des vergangenen Jahres zu den alten, aus vorreformatorischer Zeit stammenden Glasgemälden (Madonna und L. Vincentius) einen ganz neuen Schmuck erhalten. Ein Bürger des Dorfes, der als Knabe mit seinen Eltern aus der Heimat nach Amerika auswanderte und sich in New York als Künstler und Glasmaler einen wohlklingenden Namen und Erfolg verschaffte, Herr J. A. Holzer, hat bei seinem vorjährigen Besuch seiner Heimatkirche ein Geschenk aus eigener Hand versprochen und ist nun im vergangenen Sommer schon wieder gekommen, dies Versprechen einzulösen. Er hat zwei schöne Werke seiner Kunst mitgebracht und sie durch Glasmaler Gießbrecht in Bern in eines der Südfenster der Kirche einsetzen lassen. Das eine der Glasmosaikbilder (aus ungefähr 1200 kleinen Glasstücken in Blei zusammengefaßt) gibt eine feine Darstellung der Gleichnisworte: „Es ging ein Sämann aus zu säen"; das andere gibt sozusagen ein Urbild des Dorfes am Moossee wieder und stellt einen jugendlichen Helden mit Schild und Wehr dar: Georg der Drachentöter, als Ueberwinder böser Mächte, steht sieghaft und wehrhaft im Vordergrund. Hinter ihm durch lichten Tannenwald (drei Tannen stehen im Familienwappen Holzer) blinkt lieblich der grüne Moossee und zwei bescheidene Schildchen geben das Herkommen und Vorkommen der Holzer, Bürger von Moosseedorf seit 1389 und Ausburger von Bern und das Stiftungsjahr 1912 an. Der freundliche Donator hat damit nicht nur seinem Namen in der Heimat ein schönes Denkmal geschaffen, sondern vielen Besuchern und Beschauern eine bleibende und sich stets erneuernde Freude bereitet.



Ein neuer Vorschlag zur Lösung der Berner Bahnhoffrage.

Anfangs dieses Monats trat der Berner Bahningenieur Hermann Liechty mit seinem Projekt eines Vielschleifen-Gleichstrom-Bahnhofes für Bern an die Oeffentlichkeit*). In der Presse und in Verkehrskreisen wurde dieses Projekt als ein außerordentlich bemerkenswerter Vorschlag zur raschen und rationellen Lösung unserer immer dringlicher werdenden Bahnhoffrage begrüßt.

Wir sind in der angenehmen Lage, unsern Lesern das Projekt an Hand einer Reliefabbildung erläutern zu können. Unsere Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem prächtigen Relief von J. Reichlin, die Stadt Bern und ihre Umgebung darstellend, in das das Liechty'sche Schleifen-Bahnhof-Projekt eingefügt wurde.

Die Berner Bahnhofverhältnisse, die so dringend einer Sanierung bedürfen, sind in diesem Blatte (s. II. Jahrg. Nr. 40 und 41) ausführlich dargestellt worden, so daß wir uns darüber hier ausschweigen dürfen. Vor zwei Jahren glaubte man, die Lösung der Berner Bahnhoffrage in einem Kopfbahnhofprojekt suchen zu müssen. Wohl an den zu hohen Kosten lag es, daß man den diesbezüglichen Vorschlägen nicht näher trat.

Zur richtigen Zeit erschien Ingenieur Liechtys Projekt und verblüffend einfach, wie eine Columbuslösung, erschien dessen Idee eines Schleifenbetriebes für unsern Bahnhof.

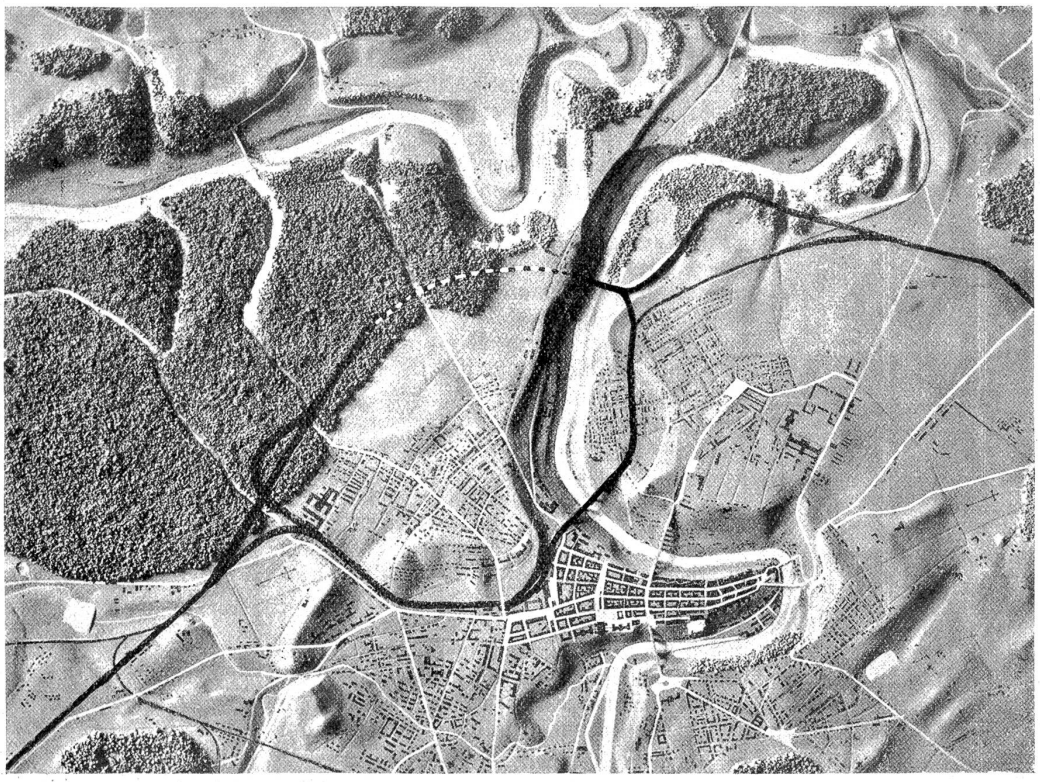
Das Projekt sieht, wie aus unserer Abbildung ersichtlich ist, eine neue Linie vor, die vom Forsthaus beim neuen Güterbahnhof aus durch den Bremgartenwald und unter dem Neufeld hindurch über eine Aarebrücke hinüber auf das Wylerfeld führt, so daß eine Schleife entstünde. Diese Schleife würden alle Züge im Sinne eines Gleichstromes und zwar rechts herum wie der Uhrzeigerlauf befahren.

Der Schleifenbetrieb ist im Prinzip demjenigen unserer Straßenbahnen ähnlich. Dieses Prinzip auf die Eisenbahn angewendet bedeutet, daß die Züge aus einer Fahrrichtung in die entgegengesetzte gelangen können, ohne daß Lokomotive, Gepäck- und Postwagen 2c. umgestellt und abgedreht werden müssen. Dies bedingt nicht nur große Zeitersparnis, sondern auch Ersparnis an Geleisen, wie wir dies an einigen Beispielen und an Hand der Abbildung gleich dartun wollen.

Erstes Beispiel: Ein Zug Neuenburg-Bern fährt nach dem Schleifen-Gleichstrombetrieb (siehe Plan) beim Güterbahnhof in die neue Einfahrtslinie durch den Bremgartenwald und den Neufeldtunnel und über die Engebrücke in die alte Lorraine-Linie und über die Eisenbahnbrücke hinein in den Bahnhof und zwar gerade auf das Geleise, auf dem der Zug Bern-Neuenburg den Bahnhof auch wieder verläßt. Bern-Neuenburg braucht also künftig nur ein Geleise; beim bisherigen System wären zu einem geordneten Verkehr zwei nötig gewesen. Im gleichen Sinne würden die Züge der Gürbentalbahn und der Schwarzenburgbahn ein- und ausfahren.

Zweites Beispiel: Die Züge von und nach Biel brauchen nach bisherigem Betrieb zwei Geleise. Sie würden beim Schleifenbetrieb über die Eisenbahnbrücke einfahren

* Erschienen als Broschüre im Verlag von Neukomm & Zimmermann: „Das Projekt eines Vielschleifen-Gleichstrom-Bahnhofes für die Stadt Bern." Entworfen von Hermann Liechty, Abnahmeingenieur in Bern. Trassierung und Kostenberechnung von B. Emch und K. Becker, Ingenieure in Bern.



Das Liechty'sche Schleifen-Bahnhof-Projekt für Bern.

(alle einfahrenden Züge passieren die Brücke); dann mittelst der Ausfahrtskurve, die vor dem Güterbahnhof rechts abschwenkt, den Neufeldtunnel passiert und auf dem Wyler links hinter dem Schießstand und dem neuen Schlachthaus hindurch die alte Linie erreicht, ausfahren. Sie brauchte also auch nur mehr ein Geleise. Ebenso die Züge von und nach Luzern und die von und nach Thun.

Drittes Beispiel: Die Züge Genf-Bern-Zürich würden einfahren nach Beispiel 1 und ausfahren nach Beispiel 2.

Die Züge Zürich-Bern-Genf würden den Bahnhof wie bisher einfach durchfahren. Sämtliche Züge könnten nacheinander innerhalb 12 Minuten den Personenbahnhof verlassen, was die Aufstellung guter Fahrpläne außerordentlich begünstigte. Das Nebeneinanderstellen der ein- und ausfahrenden Züge in gleicher Fahrrichtung würde auch ermöglichen, daß man den Transport der Post- und Gepäckstücke mit Leichtigkeit mittelst einer Querunterführung unabhängig machen könnte vom Personenverkehr, so daß das lästige Zusammenstoßen von Fourgons mit Reisenden und damit ein Verkehrshindernis wegfiele.

Auf diese Weise würde die Zahl der zu einem geordneten Bahnhofbetrieb notwendigen Geleise von 18 auf 9 reduziert. Da aber unser Bahnhof mit den heutigen Raumverhältnissen 11 Geleisen Platz bieten kann, so würde er beim Schleifensystem nicht nur für die Gegenwart, sondern auch für eine entferntere Zukunft genügen. Die Vorteile dieser Lösung liegen auf der Hand: der Bahnhof bleibt, wo er ist; es bleiben die Millionen gespart, die eine Bahnhofversetzung kosten würde, wie sie jede andere Lösung ins Auge fassen müßte; es bleiben den Geschäftsleuten in der jetzigen Bahnhofnähe die schlimmen Folgen erspart, die eine Bahnhofversetzung für sie haben müßte. Die Güterzüge würden auf einem der vorrätigen Geleise so durch den Bahnhof geführt, daß sie den Personenverkehr nicht berührten. Uebrigens könnten die von Nordosten her einfahrenden Güterzüge auch direkt über die Engebrücke und durch die Schleife in den Güterbahnhof gelangen.

Das Projekt Liechty stellt die denkbar billigste Lösung dar, weil es sämtliche heutigen Anlagen auf das beste ausnützt: die Geleiseanlagen des heutigen Eilgutbahnhofes würden zur Ausführung von Zugszusammenstellungen verwendet, die des alten Depots im Stadtbach würden den künftigen Eilgutsbahnhof abgeben. Ein großer Teil der Schleife ist schon durch die heutige Linienführung vorgebildet; mit geringen Kosten kann sie durch das Teilstück Weihermannshaus-Wyler ergänzt werden. Die ganze Anlage würde nach der Berechnung der Berner Ingenieure Emch und Becker bloß die Summe von 9 Millionen kosten, da die neue Linie durch Stadtgebiet führt, wo sich sozusagen keine Expropriationsschwierigkeiten ergeben. Die kostspieligsten Partieen der neuen Linie würden der ca. 1000 Meter lange Tunnel unter dem Neufeld durch und die 79 Meter lange und 47 Meter hohe Brücke von der Aeußeren Enge hinüber auf das Wylerfeld darstellen. Diese letztere aber würde, als Fahr- und Fußgängerbrücke ausgebaut, zugleich eine aktuelle Brückenfrage lösen. Auch könnte durch den Schleifenbetrieb nach Liechty die künftige Wylerstation von jedem in den Berner Bahnhof einfahrenden Zug bedient werden. Ein ganz wesentlicher Vorteil des vorliegenden Projektes besteht ferner darin, daß es ohne Störung des Betriebes ausgeführt werden könnte.

An den Behörden der Bundesbahnen liegt es nun, die gewiß sehr beachtenswerten Vorschläge des Ingenieur Liechty beförderlichst zu prüfen, damit Bern möglichst bald zu gesunden Bahnhofverhältnissen komme.