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

Band: 8 (1918)

Heft: 34

Artikel: Die Lösung der Berner Bahnhoffrage

Autor: H.B.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-641090

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: 11.12.2025

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

ewig dröhnt es vom Geräusch aus- und einziehender Stimmen; kein noch so leises Flüstern, kein Seufzer einer Menschenbrust, und wenn aus tausend Meilen weiter Ferne, dessen letzter Hall hier nicht aufgefangen würde, den hier die tönenden Wände nicht hin und wider werfen und verdoppelt und verzehnfacht an das gierige Ohr der Welt hinaussenden.

„Von dort muß es gekommen sein; denn die alte Bade-Kathi sieht mir nicht aus wie eine Schwätzerin. Aber sie wissen es, wissen es wirklich; sie reden davon, alle und überall; nur deinen Namen — vielleicht hat das Wellenrauschen ihn derzeit übertönt — scheint das eherne Haus nicht mit hinabgesandt zu haben. Ich habe meine gerechte Schadenfreude, wie sie mit den Nasen in der Luft forschen, wie vor Gier ihre Ohren in den Urzustand zurückkehren und wieder beweglich werden und dennoch nichts erhaschen.

„Aber hundert täppische und tückische Hände griffen nach deinem schönen Schmetterling, um ihm den Schmelz von seinen Flügeln abzustreifen.

„Da hat er sich denn einfach aufgeschwungen und ist davongeflogen; wohin, das hat auch mir die Fama bis jetzt noch nicht verraten wollen."

— — Schon längere Zeit hatte die Mutter vor dem Lesenden gestanden und ihm in das erregte Angesicht geblickt. Jetzt wandte er ihr langsam seine Augen zu.

„Ich werde meine Psyche von der Ausstellung zurückziehen," sagte er düster, „und dann, Mutter, reise ich; aber nicht nach der nordischen Küstenstadt."

* * *

Der andere Tag war angebrochen.

So viel stand fest, er wollte fort; er hatte das Bedürfnis, ganz mit sich allein zu sein; kein Sohn einer Mutter, kein Freund eines Freundes. Er dachte an den Spreewald mit seinem Netz von hundert stillen Wasserarmen, in dessen Schatten er sich einmal mit seinem Freunde, dem Maler, einen schönen Sommermonat lang verloren hatte. Auf einsamem Nachen unter überhängenden Erlen hinzufahren, zwischen flüsterndem Schilfrohr oder durch die breiten schwimmenden Blätter der Wasserlilie — wie erquickende Kühle wehte es ihn an. Er ging rascher unter den bestaubten Linden der Hauptstadt dahin; er konnte morgen, ja schon heute abreisen. Nur noch einmal wollte er seine Psyche sehen und dann einem diensteifrigen Freunde alles Uebrige wegen Zurücknahme des Werkes übertragen.

Die Sonne stand noch schräg am Himmel. Die Säle des Akademiegebäudes waren zwar schon offen, aber die herkömmliche Stunde des Besuches war noch nicht gekommen. Nur in dem oberen Stockwerke, in welchem die Gemäldeausstellung ihren Platz hatte, standen einzelne Fremde hie und da vor einem Bilde; in den unteren Räumen, wo sich die Werke der Bildhauerkunst befanden, schien noch alles leer. Da sie gegen Westen lagen, auch ein paar Kastanienbäume unweit der Fenster ihre laubreichen Zweige ausbreiteten, so entbehrten sie noch des helleren Lichtes; es war noch etwas von der unberührten Morgenfrühe in diesen hohen Sälen und die Marmorbilder standen da in einsamer Schönheit und wie in feierlichem Schweigen.

Und doch, auch hier mußte schon ein Besucher sich eingefunden haben; denn ein leiser, tastender Schritt war eben in dem letzten der drei Säle verschollen, als der junge Bildhauer die Tür des Eingangssaales hinter sich geschlossen hatte. Auch er trat, wenngleich sicher wie im eigenen Hause, so doch behutsam auf, als scheue er sich, den Widerhall zu wecken, der nur leicht in diesen Räumen schlief.

(Schluß folgt.)

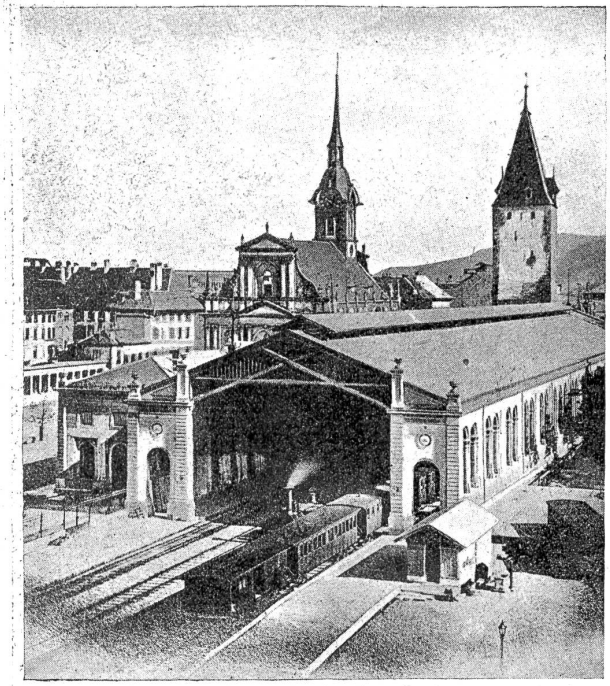
Im Erntefeld.

Die Lösung der Berner Bahnhoffrage

nach dem Gutachten von Dr. Ingenieur C. O. Gleim.

Neuerdings ist die Berner Bahnhoffrage akut geworden. Im Stadtrat wird in nächster Zeit darüber beraten werden, und die Bürgerschaft wird durch die Verhandlungsberichte mit den derzeit bestehenden Vorschlägen zur Lösung der Frage bekannt werden. Im Vordergrund der Diskussion wird unzweifelhaft die Arbeit des Hamburger Ingenieurs Prof. Dr. Gleim stehen. Es dürfte unseren Lesern willkommen sein, vorgängig dieser Verhandlungen Einblick in das Problem zu gewinnen, um jene selbst besser zu verstehen.

Schon seit 1911 besteht ein durch die Bureaux der Schweizerischen Bundesbahnen ausgearbeitetes Projekt für den Um- und Ausbau des Berner Bahnhofes. Die Ausführung dieses Projektes war auf die Zeit nach der Landes-Ausstellung in Aussicht genommen. Dieses Projekt befriedigte aber die Behörden der Stadt Bern nicht, da es die Interessen der Stadt nicht in dem für sie wünschbaren Maße wahrnahm. Darum erteilte die städtische Baudirektion dem in Bahnhoffragen autoritativen Hamburger Ingenieur Dr. C. O. Gleim den Auftrag, die vorliegenden Pläne der Schweizerischen Bundesbahnen zu begutachten und in einem neuen Projekte diejenige Lösung vorzuschlagen, die für die Stadt Bern als die vorteilhafteste gelten kann. Das



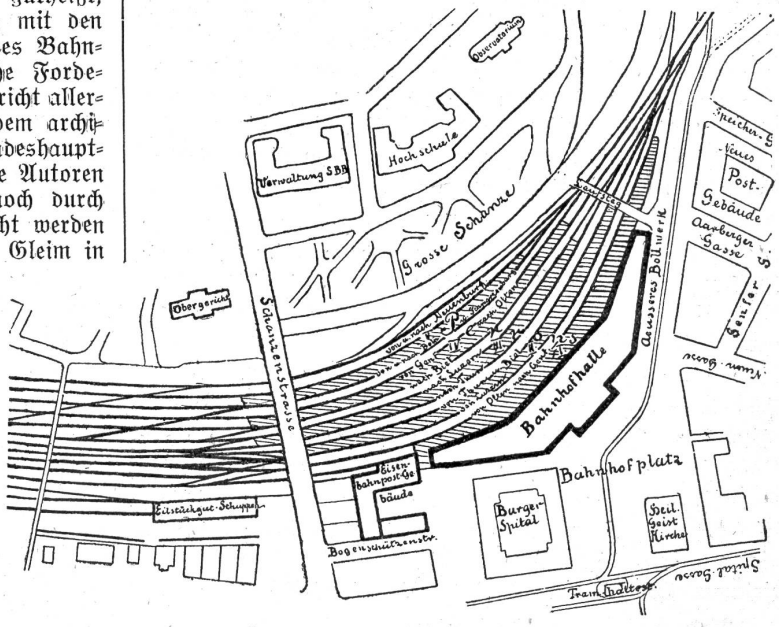
Der alte Kopfbahnhof in Bern vor dem Umbau von 1887.

Gutachten sollte sich laut Auftrag auch über die beste Linienführung ostwärts und westwärts, ferner über die Frage ob Kopfbahnhof oder Durchgangsbahnhof, der Verlegung in die Villette, die Ausgestaltung der Station auf dem Wylerfeld, kurz über die Regelung der gesamten Bahnhofanlage aussprechen.

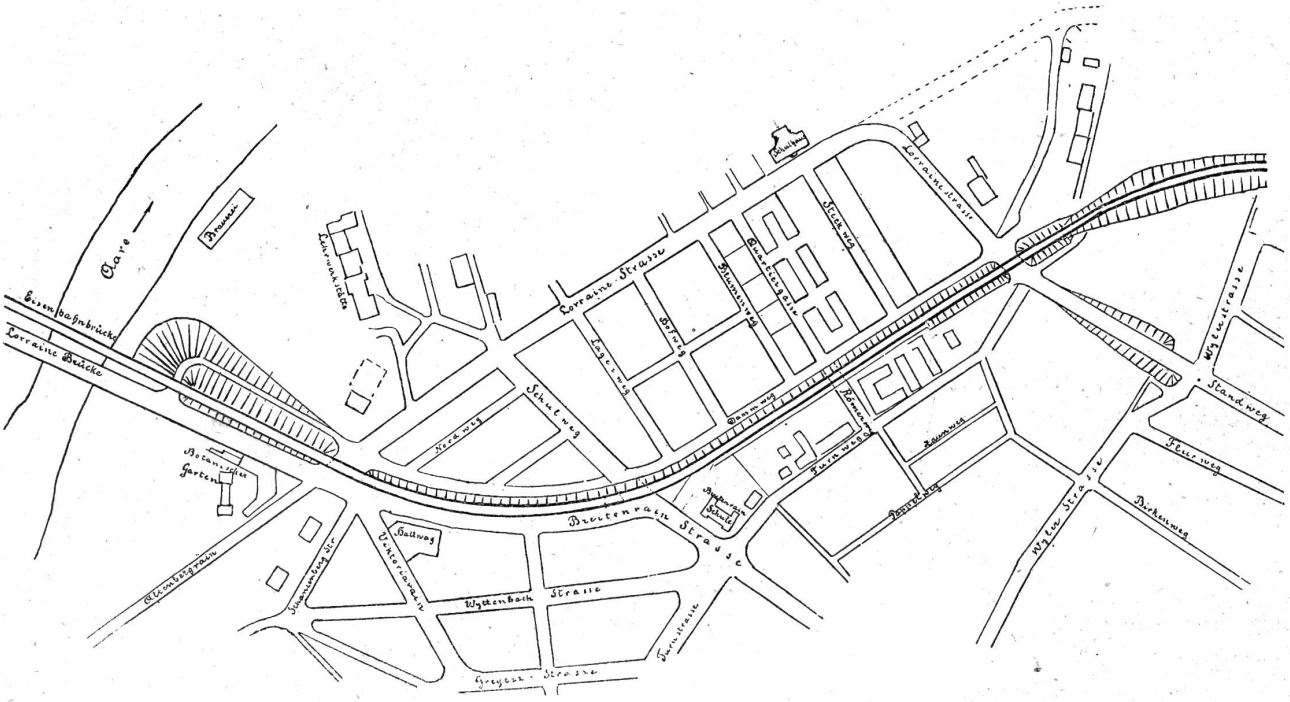
Herr Gleim wurde mit der Hauptarbeit im Mai 1914 fertig; einen zweiten Teil seines Gutachtens legte er im August 1915 der Berner Baudirektion vor. Die ganze Arbeit liegt heute gedruckt vor in einer 136 Seiten starken Broschüre mit dem Text und in einer zweiten Broschüre mit den Plänen des Gutachtens, bezw. der Neuprojekte.

Das Gutachten über das Bundesbahn-Projekt interessiert uns in erster Linie darum, weil es die Belassung des Bahnhofes am heutigen Platze grundsätzlich gutheißt, aber auch deshalb, weil es in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Stadtbehörde eine Umgestaltung des Bahnhofgebäudes und Bahnhofplatzes als unerläßliche Forderung aufstellt. Das jetzige Aufnahmegebäude entspricht allerdings in seiner äußern Gestalt in keiner Weise dem architektonischen Rufe Berns und dem Ansehen der Landeshauptstadt, und schier unbegreiflich erscheint uns, daß die Autoren des Bundesbahn-Projektes auf diese Tatsache noch durch das Gutachten eines Fremden aufmerksam gemacht werden mußten. Die übrigen Mängel des Projektes hat Gleim in seinem Gegenprojekt ausgemerzt. Die Besprechung des Gleimschen Vorschlages zur Lösung der Bahnhoffrage soll uns hier beschäftigen. Dieser Vorschlag betrifft zunächst die Aus- und Umgestaltung des Hauptbahnhofes mitsamt den Perronanlagen und dem Abstellbahnhofe, dann die Bahnstrecke durch die Lorraine, den Bahnhof Wylerfeld und die für eine zukünftige Entwicklung vorzusehende Güterumgehungsbahn und die Umgestaltung der Anlagen in Weiermannshaus.

Am unmittelbarsten berührt die Frage des Hauptbahnhofes die Interessen der Stadt. Seine Verlegung an eine andere Stelle würde die Geschäftsverhältnisse revolutionierend beeinflussen; ganze Straßen würden geschäftlich verarmen, während andere dem Verkehr näher gerückte Stadtteile einen gewaltigen Aufschwung erführen. Darum erscheint es angezeigt, von einer Verlegung, weil nicht durch die Verkehrsbedürfnisse absolut erforderlich, abzusehen. Das Aufnahmegebäude und die Perronanlagen bleiben an ihrem heutigen Platz. Die Anlage erfährt indessen eine Erweiterung nach vorn und nach hinten. Nach vorn, d. h. an die südliche Peripherie des Bogens, wird das Areal der alten Kavalleriekaserne, gegenüber der Hauptpost, und der heutigen Transitpost und Telephonzentrale und ferner das des hintern Gebäudekomplexes des Burgerspitals angefügt; ferner beansprucht das Gleimsche Projekt den östlichen Teil der Häusergruppe zwischen der Bogenschützenstraße und den Geleiseanlagen. Nach hinten will es durch Abgrabung von der Schanze an den beiden Enden den Perrons größere Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. Dafür soll die alte Kopfbahnhofhalle, heute Gepäckhalle, verschwinden und der Platz als Vorplatz zur Bahnhofhalle frei bleiben. Der ganze Bahnhofplatz erhielte dadurch günstige Dimensionen, wenn auch nicht die ideale Gestalt. Hinter dem Burgerspital ist eine Durchfahrt für Droschken vorgesehen; die Tramlinien vom Brückfeld und später von der Lorraine her würden den Platz überqueren; der „Würgengel" würde verschwinden. Das Aufnahmegebäude kommt nach dem Plane mit seiner Längsentwicklung parallel zu den Geleisen zu stehen. Der vorspringende Mittelbau markiert die Eingangshalle. An der Innenseite der Frontwand, links und rechts vom Ein- und Ausgang der Halle, liegen die Schalter und diesen gegenüber die Gepäckannahme. Im östlichen Flügel sind, gleich wie heute, die Wartsäle und Restaurationsräume untergebracht. Zu den Perrons gelangen die Reisenden mittelst Treppen und einem Tunnel. Dieser ist 16 Meter breit und durch Säulenstützen so abgeteilt, daß der Strom des abreisenden und ankommenden Publikums sich nicht trifft. Die ankommenden Reisenden werden durch eine Verlängerung der einen Tunnelhälfte und durch deren Endtreppe so in die Eingangshalle hinaufgeführt, daß sie unmittelbar an der Gepäckausgabe stehen. Westlich an die Gepäckshalle schließt die Zollabfertigung an, weiterhin füllen Diensträume den linken Flügel des neuen Aufnahmegebäudes. Dieses selbst ist durch einen Perronausgang nach der Bogenschützenstraße hin von dem Eisenbahnpostgebäude getrennt, das leider, weil es in die Nähe des Ab-



Das Gleimsche Gutachten über die Bahnhofanlagen in Bern. Entwurf zum Neubau des Personenbahnhofes und der zugehörigen Nebenanlagen.



Zum Gleimschen Gutachten über die Bahnhofanlagen in Bern. Entwurf zur Hochlegung der Lorraine-Bahnstrecke mit Unterführung der Lorraine-Strassenzüge.

stellbahnhofes zu stehen kommen muß, damit die zu beladenden oder zu entladenden Wagen leichte Zu- und Wegfahrt haben, recht unvorteilhaft fern von der Hauptpost liegen wird. Das Projekt verlegt auch den Eilgutschuppen von der Schützenmatte weg an das westliche Ende der Anlage und zwar hinaus zum heutigen Stückgutbahnhof; er legt sich unmittelbar westlich hinter dem städtischen Gasgebäude an den Abstellbahnhof an mit Zugang von der Laupenstraße her.

Eine wesentliche Umgestaltung erfahren die Perronanlagen. Zu den heutigen 4 Perrons kommt ein fünfter. Dazu werden die meisten wesentlich verbreitert und verlängert, maximal auf 10,2 m, bezw. 340 m. Auf Gepäckperrons verzichtet das Projekt, hingegen sieht es am westlichen und östlichen Ende der Perronanlage Gepäck- und Posttunnel vor mit Aufzügen für die Perronkarren; diese brauchen so nur die Perronenden zu benutzen, was die Perrons zugunsten des Personenverkehrs stark entlasten wird. Die beiden Gepäck- und Posttunnel sind durch einen unter dem Aufnahmegebäude durchführenden Längstunnel mit Aufzügen zur Gepäckhalle miteinander verbunden. Auch die Post- und Eilgutschuppen sind unterirdisch mit diesem Tunnelsystem in Verbindung gebracht.

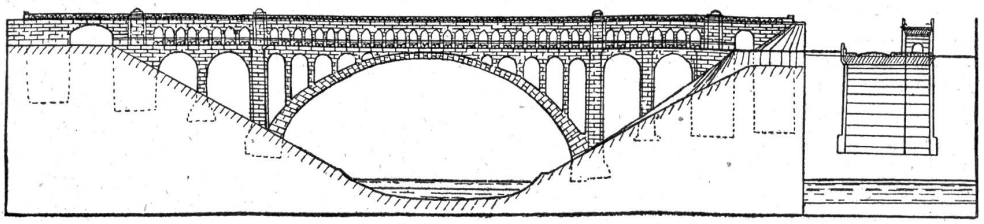
Der Abstellbahnhof bleibt in der Hauptsache wo er heute ist, erfährt indessen durch geschickte Linienführung wichtige Verbesserungen. Das Areal der heutigen Eilgutanlagen wird als Abstellbahnhof für die Berner Dekretsbahnen, die Direkte Neuenburgbahn, die Gürbetal- und Schwarzenburgbahn, benutzt; das Kohlenlager bleibt, wo es heute ist.

Für die Umgestaltung der Bahnstrecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Wylerfeld bringt das Gleimsche Projekt wertvolle Vorschläge. Als ein wahres Kolumbusei erscheint uns die Lösung, die Linie vom Bahnhof an bis zum Schulweg um so viele Meter zu heben, daß die Straßenzüge der Lorraine, die heute die Bahngeleise überqueren, unterführt werden können. Diese Hebung ist möglich und leicht auszuführen, weil heute diese Strecke ein Gefälle nach Norden aufweist; dieses Gefälle wird in eine Steigung von 1 : 180 umgewandelt. Sie geht nach der Schulwegunterführung über in eine Horizontale, um weiter nordwärts in einer abermaligen sanften Steigung die Wylerstation zu erreichen. Diese Höherlegung der Linie ermöglicht die Hebung der Engestraße aus ihrem Loch bei der heutigen Unterführung und die Verbreiterung derselben um einige Meter. Es können durch gefällose Unterführungen miteinander verbunden werden: die Lorrainestraße mit dem Altenbergrain, der Schulweg mit der Breitenrainstraße, die Quartiergasse mit dem Römerweg und hinten die umgebogene verlängerte Lorrainestraße mit dem durch einen Landeinschnitt abwärtsgeführten Standweg.

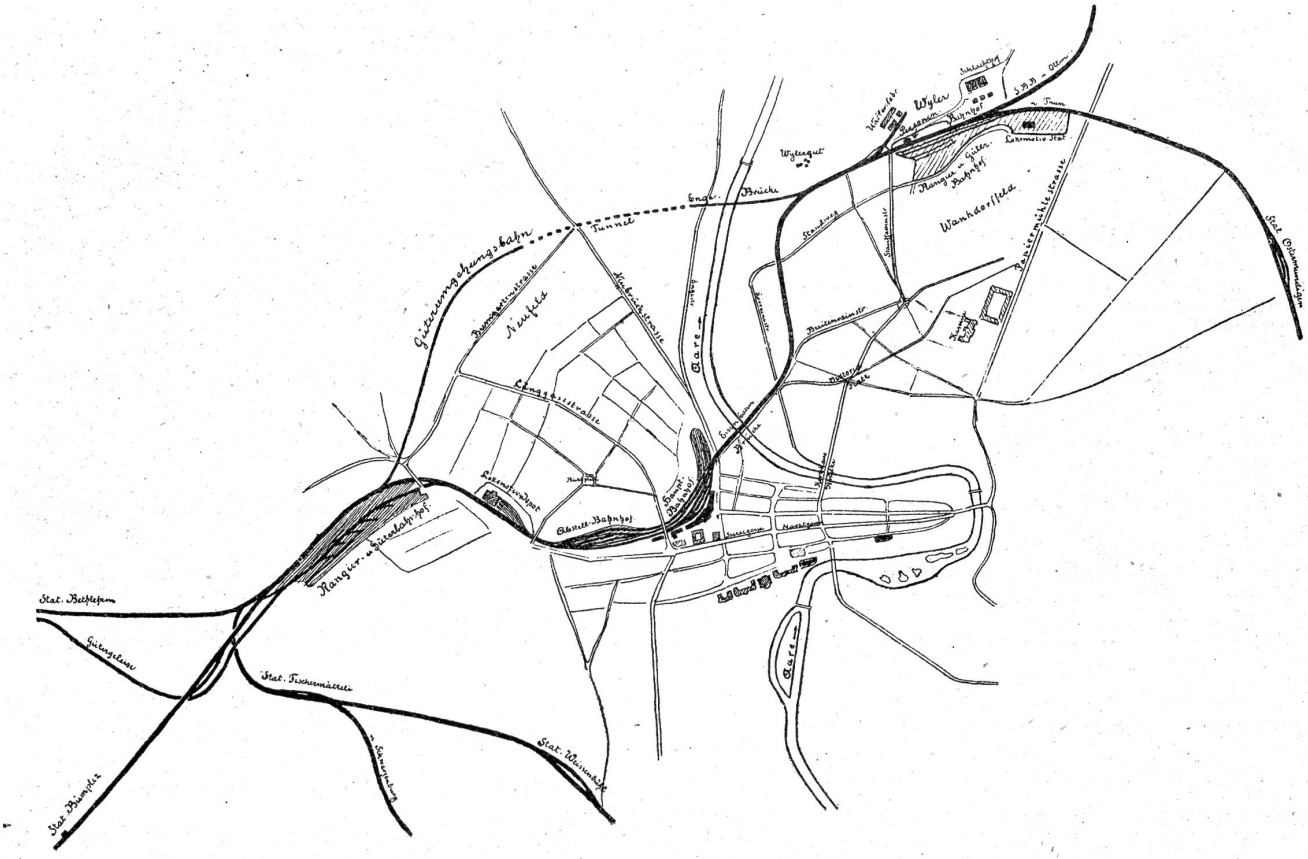
Bei der Gelegenheit des Umbaues der Lorrainestrecke müßte wohl die Brückenfrage ihre endgültige Lösung finden. Gleim schlägt eine kombinierte Eisenbahn- und Straßenbrücke vor; erstere käme nordwärts, letztere südwärts zu liegen und zwar so, daß die Züge über einen viaduktartigen Oberbau 3 bis 4 Meter hoch über der Straßenbrücke fahren würden. Für die Gestaltung und die Kostenberechnung hielt sich Gleim an den 1911 preisgekrönten Entwurf, der eine steinerne Galeriebrücke mit einem Hauptbogen von 83 m Spannweite vorsieht. Die Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke wäre als Trot-

Ansicht von der Stadtseite her vom Personenbahnhof

Querschnitt durch die Mitte nach der Lorraine



Das Gleimsche Gutachten über die Bahnhofanlagen in Bern. Kombinierte Eisenbahn- und Strassenbrücke über die Aare.



Das Gleimsche Gutachten über die Bahnhofanlagen in Bern. Uebersichtsplan für die projektierten Neuanlagen.

toir zu benützen und von der Straßenbrücke aus erreichbar. Die Kosten waren für die Straßenbrücke auf 1,363,000 Fr. veranschlagt; dazu kommen zirka 1,000,000 Fr. für die Eisenbahnbrücke. Mit verhältnismäßig geringen Kosten ließe sich später der zweigeleisige Eisenbahnaufbau zum dreigeleisigen ausgestalten. Der Bau könnte ohne Betriebsunterbrechung so geschehen, daß zuerst die Eisenbahnbrücke erstellt und hernach, wenn die Züge darübergeführt werden können, nach Abbruch der heutigen „Roten Brücke" die Straßenbrücke in Angriff genommen wird. Sie nimmt nach Gleim vom Botanischen Garten einen wachsenden Streifen von 3—10 Metern Breite weg.

Die Geleise werden durch die Lorraine auf einem erhöhten Eisenbahndamm mit einseitiger Böschung geführt, die später eventuell für ein drittes oder viertes Geleise ausgebaut werden kann.

Für die Führung der Tramlinie kämen die Lorrainestraße oder die korrigierte, auf 9—12 Meter verbreiterte Breitenrainstraße in Betracht.

Die Frage, wie die künftige Station auf dem Wylerfelde zu gestalten sei, entscheidet das Gleimsche Gutachten dahin, daß der Personenbahnhof nordwärts der Linie, der Güterbahnhof südwärts zu liegen kommen soll. Der erstere wäre zu erreichen durch Ueberschreiten der Stauffacherbrücke und hernach durch eine Perronbrücke mit Treppen, die hinunter zu den Einsteigeperrons führen. Die Verlegung der Güterschuppen auf die Stadtseite ergibt sich aus der größeren Wichtigkeit des Güterverkehrs. Der Abstellbahnhof käme südwärts des Personenbahnhofes zu liegen, die Lokomotivstation ostwärts der Gütergeleise.

Für eine spätere Entwicklung der Verkehrsverhältnisse sieht die Gleimsche Arbeit die direkte Führung der Güterzüge vom Wyler nach Weiermannshaus mittelst eines Umgehungsgeleises vor, das die Aare vom Wylergut bis zur Enge überbrückt und das Viererfeld in einem Tunnel unterfährt, um durch den Bremgartenwald nordwärts der Straßenbrücke den Güterbahnhof Weiermannshaus zu erreichen.

Dieses Gütergeleise würde die Murtenstraße unterfahren und die Neuenburger-, Gürbetal- und Freiburger-Bahngeleise überbrücken. Bei Gelegenheit dieser Umbauten müßte die Einfahrt dieser drei Geleise in der Weise neu gestaltet werden, daß die betriebsstörenden Niveauübergänge in Wegfall kämen. Dies könnte allerdings nur geschehen durch ziemlich kostspielige horizontale und vertikale Verlegung dieser Linien.

Ferner hält Gleim für die Zukunft die Verlegung des Stückgutbahnhofes nach Weiermannshaus als gegeben.

Die diesem Aufsatz beigegebenen Planskizzen sind den Gleimschen detaillierten Plänen von Hand nachgezeichnet und sollen die besprochenen Verhältnisse veranschaulichen.

H. B.

Eine Heimkehr.

Von Lisa Wenger. 2

Der Wirt hatte ihnen nachgesehen und stand noch unter der Haustüre. Er lachte, als er sie kommen sah, und ging ihnen voran in die Stube.

Es war kühl drinnen und der langentbehrte Wirtshausgeruch stieg den beiden in die Nase. Sie schnupperten, weit öffneten sich ihre Nasenlöcher. Sie fielen wie Klötze auf die Holzbank.

„Ein Glas Bier!" schrie Peter überlaut.

„Einen Absinth!" verlangte Niklas. Beides wurde gebracht und hastig, gierig tranken sie, schmatzend die letzten Tropfen aus dem Glase saugend.