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

Band: 21 (1931)

Heft: 46

Artikel: Die Linienführung zum Bahnhof Bern

Autor: J.O.K.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-645922

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: 31.07.2025

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

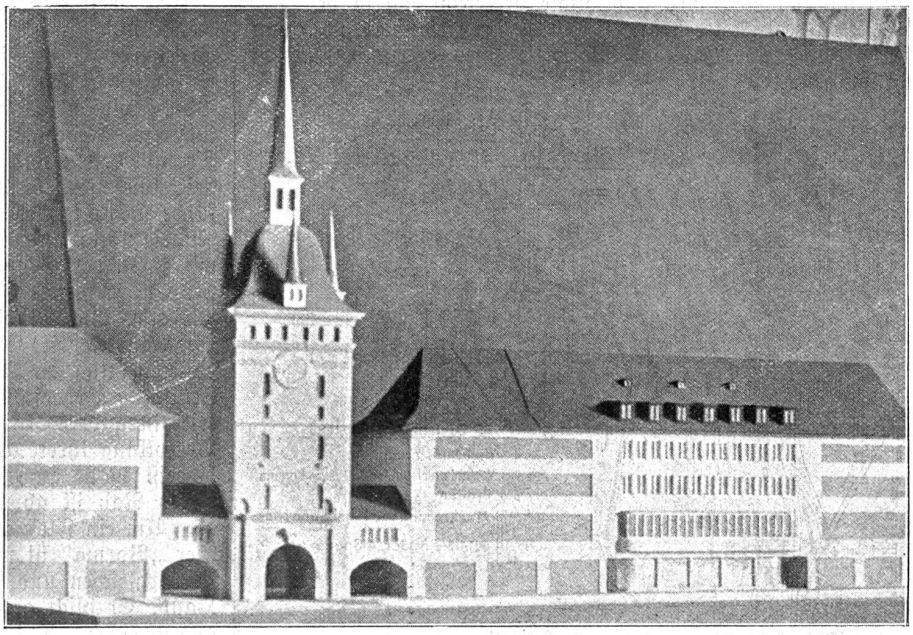
unmittelbar an die Küchliwirtschaft Gfeller-Rindlisbacher anschließt und bis nahe an den Käfigturm reichen würde, wirkt sympathisch durch seine schlichte, vornehme Einfachheit, die in ihrer symmetrischen Gliederung mit Hervorhebung des Mittelbaues und in der Dachform die Berner Tradition glücklich wahrt.

Nach dem Vorschlag soll der Käfigturm in seinen obern Partien links und rechts freigelegt werden. Man kann dem Vorschlag prinzipiell beistimmen. Das Auge wird sich rasch an den neuen Aspekt gewöhnen. Ob die heute schon sehr prekären Verkehrsverhältnisse solcherart als für eine spätere Zukunft genügend gelöst gelten dürfen, möchten wir in Frage stellen.

In städtebaulicher Hinsicht sind gegen den Bauplan Bedenken aufgetaucht. Die Frage, ob die neue Baugruppe und die Umgestaltung des Turmes seine heutige Umgebung glücklich ergänze, ist vom Redaktor des „Werk" unzweideutig verneint worden. Peter Meyer schreibt:

„Man kann nicht behaupten, daß dieser Freilegungsvorschlag überzeugend wirkt. Wenn man den Turm wie vorgeschlagen symmetrisch flankiert, so wird er zum Mittelpunkt einer axialen Anlage gemacht, was nicht nur der mittelalterlichen Auffassung, sondern auch seiner Funktion im heutigen Stadtorganismus durchaus widerspricht. Dieser Turm ist, wenn auch im einzelnen in Renaissanceformen gehalten, eine durchaus spät-mittelalterliche Angelegenheit, er ist ein Teil des mittelalterlichen Nebeneinander, der Agglomeration verwandter Baukörper, und wenn, wie der Abbildung zu entnehmen ist, die Neubauten mit ausgesprochenen horizontalen Bänderungen im Berliner Mendelsohnstil errichtet werden sollen, so hilft auch der Dachvorsprung nicht, den Berner Charakter zu wahren. Wenn man also schon das Berner Stadtbild schützen will, — eine Frage, die die Berner allein angeht — so wird man auf eine zartere, feingliedrigere Teilung dringen müssen, in der Vertikalelemente die Horizontalität durchsetzen; das Verhältnis zu Bodenfläche braucht deshalb nicht ungünstiger zu werden. Unverständlich ist auch, warum der Neubau eine axial symmetrische Fassade bekommen soll, obwohl die Fassade auf der Gegenseite nicht antwortet und der Platz quer und nicht frontal dazu gerichtet ist. Wenn schon der Käfigturm selber zur axialen Anlage umgebaut werden soll, so kann man doch nicht unmittelbar daneben nochmals eine Parallelaxe entwickeln."

Diese Einwände sind der Ueberprüfung wert. Man wird am besten zu einem Urteil gelangen können, wenn ein zweites Projekt vorliegt, das den Einwänden gegen das erste Rechnung trägt und wenn beide in anschauliche Beziehung gestellt werden zum ganzen Platz. H. B.



Modell der projektierten Umbauten auf dem Bärenplatz.
(Architekten F. Trachsel und W. Abbühl.)

Das letzte Blatt.

Noch hängt am Baum ein letztes Blatt;
Bald wird auch dieses schwinden.
Längst ruhn die andern welk und dürr
Auf fahlen Wiesengründen.

Wie mancher Freund ging schon dahin!
Bald steh' ich ganz alleine ...
An tote Blätter mahnen mich
Die kalten Leichensteine.

Rob. Scheurer.

Die Linienführung zum Bahnhof Bern.

Böse Zungen behaupten, die Bahnhoffrage der Stadt Bern sei so alt wie der Bahnhof selbst. Sicher ist, daß sie alt ist und alle paar Jahre aktuell wird. Es wird auch niemand bestreiten wollen, daß die Frage sehr schwer zu lösen ist und jedenfalls mit Schlagwörtern „Für die Lorrainehalde, gegen die Engehalde" nicht gelöst ist. Denn die zukünftige Linienführung allein ist es nicht, die unsern Stadtvätern so viel Sorgen macht. Sie betrachten das Problem als Ganzes und dazu gehört unter anderem auch die Frage der Einführung der Solothurn-Bern-Bahn.

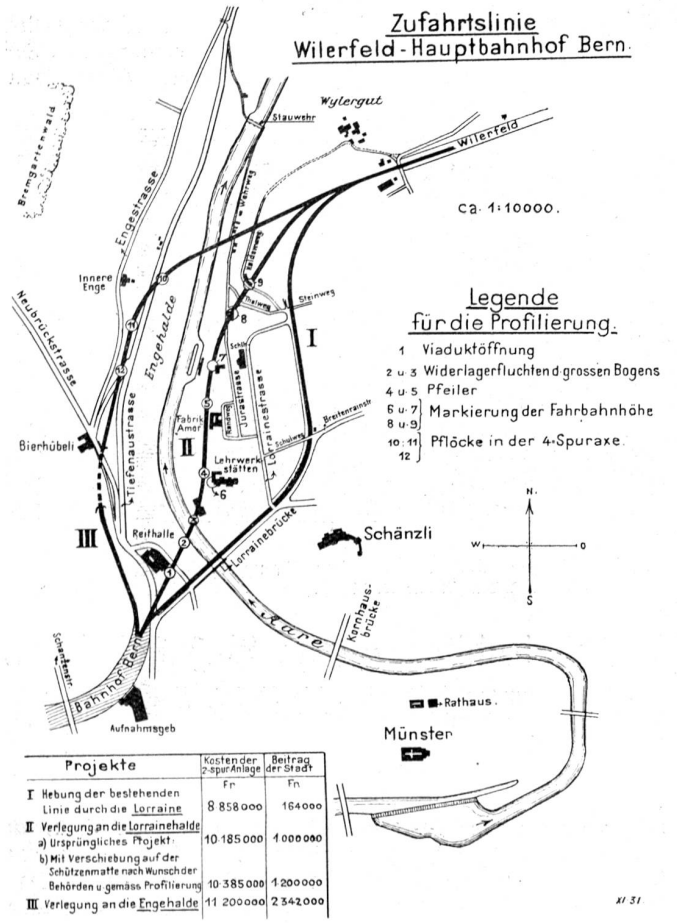
Für heute kann es sich hier nur darum handeln, unsern Lesern die drei Zufahrtslinien-Projekte zu erläutern, soweit die umstehende Planskizze nicht für sich selber spricht.

Beim sogenannten Projekt I „Hebung der bestehenden Linie durch die Lorraine" kann aus der Skizze nicht ersehen werden, daß dieser Vorschlag einen großmächtigen Viadukt quer durch die ganze Lorraine bedingt. Dieser Viadukt würde viergeleisig ausgebaut; die Bundesbahnen brauchten dabei kein ihr nicht gehörendes Land zu beanspruchen. Dieses Projekt wäre von allen dreien das billigste, und die Gemeinde hätte daran bloß 164,000 Franken beizutragen. Da dieses Projekt namentlich für die Lorraine große Nachteile hätte, kommt ihm heute mehr theoretische Bedeutung zu und es dient eigentlich nur noch als Ausgangspunkt für die Frage des Kostenbeitrages der Gemeinde.

Projekt II sieht die Verlegung der Linie längs des rechten Areufers, an die Lorrainehalde vor. Von diesem Projekt bestehen zwei Varianten, von denen die zweite 200,000 Franken mehr kostet. Es ist das Projekt, dem die Bundesbahnen den Vorzug geben, hauptsächlich deswegen, weil es eine schnurgerade Einfahrt in den Bahnhof erlaubt. Es ist das mittelste der drei Projekte auf der Planskizze. Da es betriebstechnisch von den Bundesbahnen als das beste angesehen wird, gestehen die Bundesbahnen der Gemeinde eine Ermäßigung der Beitragspflicht um Fr. 300,000 zu.

Die Bundesbahnen haben sich seinerzeit auch verpflichtet (heute würden sie es kaum mehr tun!), der Gemeinde das Projekt III, das Engehaldeprojekt zu bauen, wenn sie es wünscht. Als Vorzug wird ihm die bessere ästhetische

Wirkung nachgerühmt. Die Linie verkriecht sich in der Tat auf etwa 200 Meter beim Bierhübeli ins Erdinnere, um dann ihren Weg zum Bahnhof mit Hilfe eines „Krumps" suchen zu müssen.



Projekte	Kosten der 2-spur Anlage	Beitrag der Stadt
	Fr	Fr
I Hebung der bestehenden Linie durch die Lorraine	8 858 000	164 000
II Verlegung an die Lorrainehalde		
a) Ursprüngliches Projekt	10 185 000	1 000 000
b) Mit Verschiebung auf der Schützenmatte nach Wunsch der Behörden u. gemäss Profilierung	10 385 000	1 200 000
III Verlegung an die Engehalde	11 200 000	2 342 000

Falls das Engehaldeprojekt ausgeführt werden sollte, so hätte die Gemeinde 2,342,000 Franken an die Kosten beizutragen, also 1,142,000 Franken mehr als für das Lorrainehaldeprojekt. Nun fragt sich der Bürger mit Recht, ob denn unsere Stadtväter das „Güegi" gestochen habe und sie das Geld nur so auswerfen können. So ist es nicht, denn die Gemeindebehörde rechnet anders. Das Lorrainehaldeprojekt zerschneidet (wie dies auf der Planskizze deutlich sichtbar ist) die Schützenmatte und stellt die Weiterbenützung dieses Platzes ernstlich in Frage. Die dadurch verursachte Wertverminderung wird von der Gemeinde auf mindestens eine Million Franken bewertet. Für die Gemeinde Bern, so wird gesagt, kommen deshalb die beiden Projekte gleich hoch zu stehen.

In Fachkreisen sind die Ansichten sehr geteilt. Die einen tadeln die ästhetisch schlechte Wirkung des Lorrainehaldeprojekts, die andern tadeln die betriebstechnisch ungünstigere Führung durch die Engehalde. Warten wir ab und haben wir Zutrauen zu den verantwortlichen Instanzen. Auch sie wollen ja das Beste, und vergessen wir nicht, was wir eingangs schrieben: es gibt hier nicht nur eine Frage der Linienführung, sondern überhaupt eine Bahnhoffrage.

J. O. K.

Von der Flößerei im Emmental.

Von E. Glur, Trub. (Schluß.)

Als Flößer kamen nur großgewachsene, starke und mutige Männer in Betracht. Es gab so auf einer Flußfahrt gar viele Abenteuer zu bestehen. Dazu mußten es abgehärtete, wetterfeste Naturen sein. Wie oft stellten sich Regenwetter und starker Luftzug ein. Darauf konnte Frau Sonne unbarmherzig auf ihren Rücken niederbrennen. Ein Flößer mußte zudem sehr scharfe Augen haben und sie auch brauchen. Von Schlafen auf dem wandernden Floß war selbstverständlich keine Rede. Jede Flußkrümmung, etwaige Wirbel, alle Tromschwellen und Strömungen wollten gekannt sein. Daß bei abnehmendem Wasserstand gar die Nächte zur Weiterfahrt benützt werden mußten, ist klar. Da waren kluge Augen nötig und Vorsicht am Platze. Daß unsere Flößer, wie z. B. der Großküfer Scheidegger, der Zeughausschneider Egli u. a. finstere verschlossene Naturen waren, begreifen wir alle. Ihr Wortschatz enthielt wohl auch Kraftausdrücke. Redensarten wie: „Er fluecht wie ne Rhynbueb" u. a. weisen wahrscheinlich auf diese Zeit vor 100 Jahren hin, wo die Flüsse derart befahren wurden. Daß die Flößer bei Uebertritt in andere Kantone, beim Passieren der Brücken, einer Verzollung ihrer Ware aus dem Wege zu gehen versuchten, beweist wohl auch die üble Nachrede: „Der Lung ist us, u d's Rad ist ab, d'Schelme fahre d'Emme ab."

Um ein Floß zu leiten, waren immer zwei Mann nötig. Der „Vorma" ist mit dem Lokomotivführer oder Chauffeur zu vergleichen und stand vorn, die Ruderbäume fest in der Hand. Er blickt gerade aus und sucht etwaigen Hindernissen auszuweichen. Der „Nahma", d. i. der mehr hinten stehende, hatte zur Aufgabe, das Gleichgewicht herzustellen. Ihm war auch die Obhut der mitgeführten Waren anvertraut. Die größten Hindernisse auf der Talfahrt bildeten die damals allerdings in kleinerer Zahl vorhandenen Tromschwellen. Der Vorderteil fuhr zuerst im Sand auf. Bei genügendem Wasserstand konnte die rückwärts gelagerte Fracht als Gegengewicht wirken, so daß bald einmal das Floß flott gemacht war. Aber auch das Gegenteil konnte eintreffen. War unterhalb der Schwelle eine tief ausgehöhlte Grube und wenig Wasser, so schlüpften die zwei in ihre weißbraunen Stiefel. Das Leder wurde noch nicht gegerbt. Ein ganzes Tierfell nähte man einfach zu einem Rohr zusammen. Der Flößer schob die nackten Füße hinein und war froh, wenn wenigstens der unaussprechliche Körperteil bedeckt wurde. Die mitgeführten Sparren schob man unter die naßgrünen Hölzer und suchte das Floß zu heben. Da kamen die kräftigen Arme bequem. Daß unsere Flößer öfters den Tromschwellen Schaden zufügten, ist begreiflich. So wehrten sich die interessierten Privatleute und Gemeinden gegen das Befahren mit allzu langen Holzfloßen. Verbote wurden schon am Ende des 16. Jahrhunderts aufgestellt, aber so oft wieder übertreten. 1870 fand die Flößerei dann definitiv ein Ende bei Anlaß der Emmekorrektion. Am 30. Januar schlossen die bei der Emmeregulierung interessierten Kreise einen Vertrag, so daß an eine Wiederaufnahme der Flößerei nicht mehr zu denken war.

Wo landeten zum erstenmal unsere oberemmentalischen Wasserratten? Nach größern Anstrengungen und dem Ueberwinden vieler Hindernisse erreichten die Flößer am Abend des ersten Tages etwa Utzenstorf oder Biberist. An ihren gewohnten Ländestellen befestigte man das Floß mit dicken Seilen an Saarbäumen, Weidenstöcken oder Tannen. Vielleicht war auch ein Teil der Fracht am Bestimmungsort angelangt. Neue Ware konnte in Empfang genommen werden. Der Fuhrlohn und der Gewinn aus dem Zwischenhandel war dem Flößer zu eigen.

In der ihnen bekannten Dorfpinte bezog man Nachtquartier. Daß oft nur wenige Stunden der Ruhe gepflegt wurde, liegt auf der Hand. Man mußte doch den gwundrigen Dörflern aus der Waldheimat, dem Leben in der weiten Welt, aufwarten. Daß Dichtung und Wahrheit unbewußt miteinander verbunden wurden, verstehen wir gut. Selten ging es ab ohne Kleinkrieg und am andern Morgen früh galt es aufzubrechen. Meist holte man zu Hause ein zweites Floß, denn man wollte für die weitere Fahrt auf der Aare die zwei Schiffe zusammenkoppeln. Das Bundesgesetz von