

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 23 (1933)
Heft: 52

Artikel: Im Jahr 1858 Vollendung der Eisenbahnbrücke in Bern
Autor: Keller, Eduard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-649488>

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

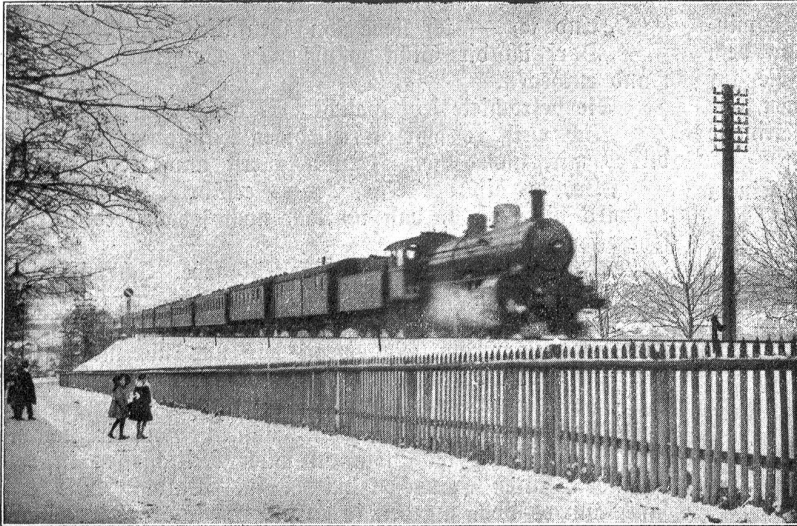
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 23.02.2026

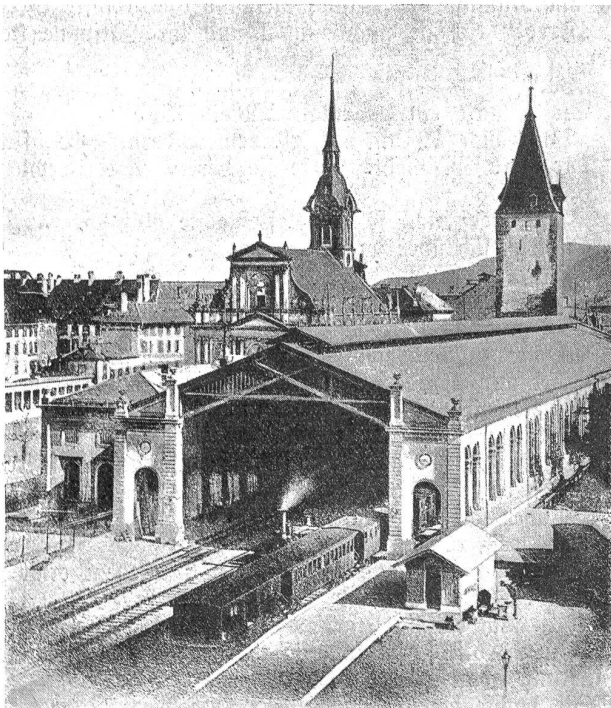
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die Eisenbahnbrücke in Bern mit ausfahrendem Zug vor der Elektrifizierung.

Im Jahr 1858 Vollendung der Eisenbahnbrücke in Bern. (Zum 75jährigen Jubiläum.)

Heute fahren rund 200 Züge täglich in einer Richtung über die Eisenbahnbrücke. Wer denkt wohl beim Ueberfahren dieses Areviaduktes an die Entstehungsgeschichte dieser Brücke, ja wer denkt überhaupt daran, wie es vor der Erbauung dieses Werkes gewesen sein mag. Fünfundsiebzig Jahre sind schließlich keine sehr große Zeitspanne, auch vorher haben die Berner Reiselust in sich verspürt, doch das Reisen wurde ihnen nicht so leicht gemacht



Der alte Sackbahnhof mit Christoffelturm.

wie uns. Anlässlich dieses Brückenjubiläums schickt es sich, einen Blick nach rückwärts zu werfen, und da fällt uns auf, daß die erste Eisenbahnlinie in der Schweiz erst im Herbst

des Jahres 1847 vollendet wurde. Es handelte sich um die Strecke Baden-Zürich, und man nannte diese Linie „Spanischbrötchenbahn“, da die Zürcher, wie es scheint, hauptsächlich nach Baden fuhren, um dort eine gewisse Spezialität in Brötchen zu kaufen. Bern hatte damals noch 10 Jahre lang keine Bahnverbindung, die Reisen mußten alle per Wagen und Roß unternommen werden. Im Frühjahr 1857 wurde die Bahnstrecke Aarburg=Herzogenbuchsee eingeweiht und im Sommer, am 16. Juni, die Strecke Herzogenbuchsee-Bern. Da sich zu dieser Zeit die Eisenbahnbrücke noch im Bau befand, konnten die Züge nicht bis in die Stadt fahren, es wurde somit eine provisorische Station auf dem Wylerfeld errichtet, als End- und Sackbahnhof der ersten Eisenbahnlinie, die nach Bern führte. Wollten die Berner somit eine Bahnfahrt unternehmen, so mußten sie mit ihrem Gepäck durch die ganze Stadt, dann über die Nydebrücke und jenseits des Aaretals wieder den Altenberg hinauf bis zur Wylerstation. Allerdings konnten sie auch die kleine Hängebrücke unter der heutigen Kornhausbrücke benutzen.

Im April 1856 wurde mit der Eisenbahnbrücke begonnen. Der Entwurf stammt von Oberbaurat Egel aus Württemberg, die Bauleitung hatte der damals sehr bekannte Ingenieur und Bernburger Gustav Gränicher inne. Ein Sohn von ihm wurde im gleichen Jahr, da die Brücke eröffnet wurde, geboren. Er lebt heute noch im Berner Burgerhospital und hat freundlicherweise einige Angaben seines Vaters dem Verfasser zur Verfügung gestellt. Unternehmer für die Tiefbauarbeiten waren Wirth und Studer in Bern, die Eisenarbeiten wurden ausgeführt von der Firma Benkiser in Pforzheim. Die Arbeiten der Brücke wurden so gefördert, daß das Werk anno 1858 vollendet wurde. Ingenieur Gränicher schreibt in seinem Tagebuch darüber: „Im Jahre 1858 wurde die Eisenbahnstrecke vom Wylerfeld nach Bern mit dem großen Aare-

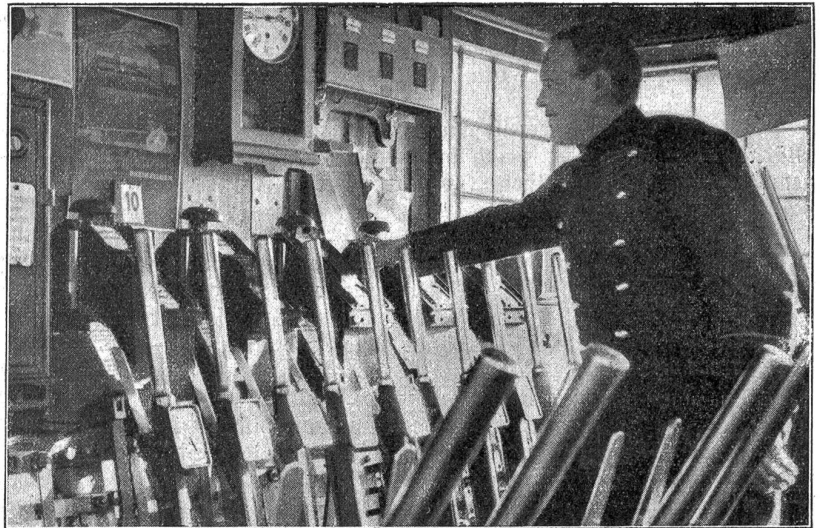


Gustav Gränicher, Ingenieur (1820—1879), der Erbauer der Eisenbahnbrücke in Bern.

viadukt vollendet. Die erste Probefahrt über die Brücke fand mit zwei Lokomotiven und mehreren Personenwagen statt am Montag den 8. November. Es war ein großer

Zubel. Meine Frau und Kinder harreten ängstlich im Güterbahnhof an der Laupenstrasse, und als wir dann glücklich anlangten, war die Freude unbeschreiblich.“ Zu dieser Zeit war der erst im Bau begriffene Bahnhof noch nicht fertig; so mußte eine zweite provisorische Endstation an der Laupenstrasse errichtet werden. Der definitive Sodbahnhof konnte am 1. Mai 1860 eröffnet werden. Zwei Monate später wurde wiederum eine Eisenbahnlinie eröffnet, und zwar die von Bern nach Freiburg. Bis nach Freiburg in die Stadt hinein konnten zwar die Züge auch nicht fahren, da über die Saane noch keine Brücke existierte. Eine provisorische Station wurde somit bernwärts bei Balliswil errichtet. Kompliziert war auch die Ein- und Ausfahrt der westwärts fahrenden Züge in Bern. Von Bümpliz herkommend mußten sie beim Bahnhof vorerst vorbeifahren nach den heutigen Eilgutgeleisen, um dann rückwärts (Spitzkehre) die Bahnhofshalle zu gewinnen, die Ausfahrt gestaltete sich im umgekehrten Sinne. Auf diese zeitraubende, umständliche Art mußten die Züge ca. 30 Jahre lang manövrieren, bis dann endlich der vierte Bahnhof in heutiger Gestalt eine Besserung brachte. Auf den fünften Bahnhof warten wir nun wiederum seit vielen Jahren. Normalerweise hätte in diesem Herbst mit den Arbeiten zur Linienverlegung Hauptbahnhof-Wyler begonnen werden sollen und daran anschließend wäre voraussichtlich der neue Personenbahnhof entstanden. Dank (oder Undank?) der Krise und der daraus resultierenden schlechten Einnahmeverhältnisse bei den Bundesbahnen wurde das große Millionenprojekt wiederum in eine fernere Zeit hinausgeschoben, und die Berner warten weiterhin. Glücklicherweise muß man aber auch sagen, wurde der Neubau nicht in früheren Jahren ausgeführt, sonst hätten wir heute ein Bahnhofungetüm, wie wir es leider allein im Kanton Bern in vielen sehr unsachlichen Exemplaren haben.

Die Eisenbahnbrücke wurde natürlich für die damaligen Verhältnisse gebaut. Die Züge fuhren mit Geschwindigkeiten von 30–40 Kilometer pro Stunde und mit viel geringeren Lasten, als dies heute der Fall ist. Bei der Einführung der elektrischen Zugbeförderung wurde die Brücke verstärkt, trotzdem müssen die Züge mit verminderter Geschwindigkeit darüberfahren und dürfen auch nicht darauf kreuzen. Die Brücke, die eine Länge von 167 Meter hat, kostete eine Summe von rund 1,1 Millionen Franken. Da sie zugleich als Straße diente, hat sich die Stadt mit einem Betrag von Fr. 60,000 daran beteiligt und später hat sie noch Fr. 11,000 bezahlt, um die Wellblechbedachung ausführen zu können, da der obere Belag gegen die Wit-

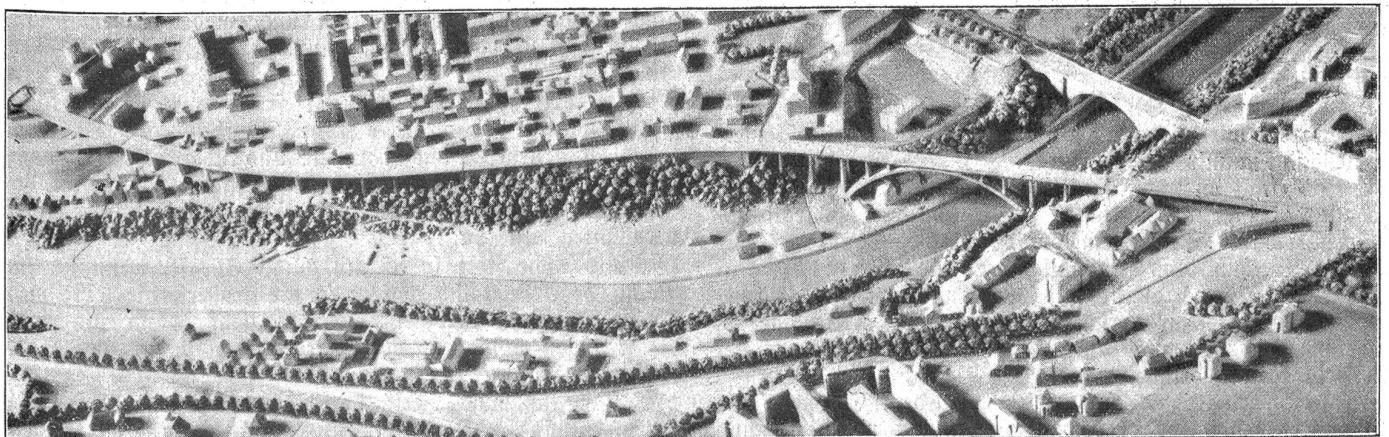


Das alte Stellwerk, das heute noch beste Dienste verrichtet.

terung nicht dicht war. Gründungen und Mauerwerk kosteten Fr. 234,000, das Gerüst Fr. 96,000, der Eisenüberbau Fr. 763,000 und das Holzwerk des Straßenbelages Fr. 11,000. Die Brücke hat ein Gewicht von 1000 Tonnen gehabt und wurde im Jahre 1899 um 100 Tonnen verstärkt. 400,000 Nägel befinden sich am gesamten Eisenwerk und 130,000 Nägel mußten angebracht werden. Die Brücke hat eine Anstrich-Fläche von rund 900 Quadratmeter. Sie wurde ursprünglich mit der bekannt-roten Menningfarbe gestrichen und da man mit dem definitiven grauen Anstrich jahrelang zugewartet hat, hat man sie im Volksmunde bis heute noch „die rote Brücke“ genannt. Mit dem darunter befindlichen Blutturm und mit Blut hat sie also nichts gemein, wenn schon gelegentlich solch schauerliche Geschichten erzählt wurden.

Die projektierte neue Eisenbahnbrücke wird in Beton und Stein erbaut werden und ihre Namensschwester in verschiedener Beziehung weit hinter sich lassen. Sie wird zugleich vier Geleise nebeneinander aufnehmen und Zugbelastungen von 2000 Tonnen tragen, außerdem werden die Züge mit einer Geschwindigkeit von 75 Kilometer darüber rasen dürfen, wobei sie selbstverständlich auch auf der Brücke kreuzen können. Nach Vollendung dieser künftigen Großbrücke wird die alte Eisenbahnbrücke wohl zum alten Eisen geworfen werden. Dabei wollen wir nicht vergessen, daß sie ihre Dienste gut und treu geleistet hat und — voraussichtlich noch viele Jahre leisten wird.

Eduard Keller, Bern.



Die künftige neue Eisenbahnbrücke mit der Lorrainerampe. (Modell aus der Fliegerperspektive.)