Die Lorrainesperre fällt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **32 (1942)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-633503

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DIE LORRAINESPERRE FÄLLT

Steinweg-Unterführung

Römerweg-Unterführung

Der Schulweg-Niveauübergang mit dem bekannten Wärterhaus

Die Zwillings-Unterführung am östlichen Lorrainebrückenkopf

Der 4. Dezember 1941, der Tag, an dem das letzte Stück der alten eisernen Eisenbahnbrücke abmontiert und dem Forttransport übergeben wurde, darf als ein Markstein in der baulichen Geschichte Berns des zurückliegenden Jahrhunderts bezeichnet werden. Denn mit diesem Tage fiel symbolisch die Sperre, die seit fast drei Menschenaltern die Quartiere Breitenrain und Lorraine voneinander trennte. Wohl waren Verbindungswege vorhanden, so die Unterführungen Steinweg und Römerweg und die Niveauübergänge Schulweg und Lorrainestrasse. Aber mit zunehmender Ueberbauung und später bei dem anwachsenden Bahnverkehr wurden die Komunikationsmöglichkeiten manchmal wirklich problematisch. Namentlich an den beiden Niveauübergängen wuchsen sich die Verhältnisse mit der Zeit zur wahren Kalamität aus. — Vor achtzig Jahren, mit 20 Zügen im Tag, mag das Amt der dortigen Schrankenwärter ein geruhsam Pöstchen gewesen sein! In den letzten Jahren jedoch, bei täglich 200 und mehr verkehrenden Zügen, erforderte der Posten volle Arbeitskraft, strengste Pflichterfüllung, Anpassungsfähigkeit und — sagen wir es offen — eine ziemlich dicke Haut! Manch kerniges Flüchlein, oder auch mehr oder weniger frommer Wunsch mag im Laufe der Jahre während der langen Barrierenständchen an den Ohren des unschuldigen Schrankenwärters vorbeigeflüstert worden sein. Wir wollen sie verständnisvoll zu den „Briefen, die ihn nicht erreichten", legen.

Diese Zustände waren auch der Hauptgrund, weshalb die Stadt schon seit Jahren auf eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Ausmerzung der Niveauübergänge oder Verlegung der Bahnlinie an die Peripherie drängte. Letzteres Projekt ist ja nun, wie allgemein bekannt, verwirklicht worden. Längst donnern die Eisenbahnzüge über die neuen Viadukte und Brücken an der Aarehalde. An den alten Niveauübergängen aber sind die schwerfälligen Schranken schon seit einiger Zeit verschwunden und nun hat sich auch der „Wylervagant" (wie die alte Dampfmaschine, die seit Jahren den Material- und Rangierdienst zwischen Bern und Wilerfeld versieht, im Lokaljargon genannt wird) den letzten Fetzen der alten Brücke geholt. Der Weg für den Abbruch des trennenden Schienenstranges ist frei und bald verschwindet ein wenn auch nicht anmutiges, so doch jedem Berner vertrautes Stück Berngesicht.

(RoBo)

„Wylervagants" letzte Fahrt auf der alten Linie