Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 18

Artikel: Die Erweiterungsbauten des Bahnhofs Bern

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580448

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: 27.10.2025

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

3ur Bundesfeier am 1. August 1912.

Das Baterland foll leben!

Soch foll es leben von den Pforten des Wohlstandes und der geiftigen Rultur der westlichen Grenzstätten am Rhein und an der Rhone bis zu den Heilung und Kraft spendenden Quellen und Tälern und Höhen alt Fry Rätiens! Hoch von den sonnigen Hängen des Randens und den lieblichen Gestaden des Bodan bis zu den paradiesischen Gärten des Tessin und den viel bewunderten mallisischen Felsenriesen!

Hoch foll es leben von den blumigen Matten des Talgrundes bis hinauf zu den ewigen Firnen und den eiserstarrten Gletscherströmen der Gebirgseinsamkeit! Soch von den ftillen Geländen am See und dem ländli en Dorf bis zu dem haftenden, nie raftenden, vorwärtsftrebenden und fturmenden Getriebe der Induftrie und bem aufblühenden Wohlstand unserer Städte! Boch von der niedern Gutte des einfachen Mannes bis hinan zu den Palästen der Großen und Vornehmen, hoch von ber bescheidenen Stätte der Bildung im Bergdorf bis zu den weithin leuchtenden Tempeln der Wiffenschaft und der Runft!

"Achte eines jeden Mannes Vaterland; aber das Deine liebe!" Ja, das Deine liebe!

Was ist Vaterlandsliebe?

Das untrügliche Merkmal jeder echten Liebe beruht in der heiligen, reinen, überzeugten und begeifterten Singebung an ein als gut, als edel, als erhaben erkanntes förperliches oder geistiges Sein. Ihren Ausdruck findet die Liebe in wahren Gefühlen, in erhebenden Worten, in der aufopferungswilligen Tat. Die Liebe bringt Rechte; die Liebe ruft aber auch der Pflicht. Wohl dir, wenn du überall, wo du Liebe suchest und findest, dessen voll und ganz dir bewußt bift, daß die Liebe nur dann wahr= hafte Liebe ist und eine göttliche Kraft hat, wenn du die Pflichten, die sie dir bringt, höher einwertest als die Rechte, die du aus ihr ableitest!

Aber hüten wir uns, daß die Baterlandsliebe ein leerer Schall sei, zur bloßen Phrase werde! Baterlands= liebe und Phrasentum, sie vertragen sich nicht, sie stehen einander gegenüber wie Sonnenschein und Strohfeuer, wie Wahrheit und Trug. Willst du echte Vaterlandsliebe zeigen, so mache dich frei von aller Phrasenhaftigfeit und huldige dem reinen Evangelium der rettenden Tat! Hilf sie schonen und pflegen, die Schönheiten des Baterlandes! Zertritt den Halm nicht auf dem Wiesenplan und den Wurm nicht, der die Scholle lockert!

Hilf sie fördern, die Kultur, was in deinen Kräften liegt! Bilde dich selbst und wirke für andere durch das, was du bist! Gedenke derer, die in Not und Trübsal sind, und richte mit Rat und Tat die auf, die einsam und verlaffen am Wege stehen! Halte als Patriot treu dur Fahne mit den goldenen Worten: Aufklärung, Toleranz, Humanität!

Bedenke, daß das Vaterland zur Förderung des Bohles der einzelnen Glieder, die die Träger des Baterlandsgedankens find, der Mittel bedarf! Entzieh fie ihm -nicht! Steure mit deinem Gut bei zum Wohle des Ganzen!

Nimm dich der Jugend besonders an; denn ihrer ift die Zukunft! Gib nicht bloß von den Brofamen, die von deinem Tische fallen, oder von dem überfluß, den du ererbt oder erworben haft! Lege selbst Hand

an! Hilf mit, sie zu fördern, alle die Einrichtungen zum Wohle des heranwachsenden Geschlechtes! Sei dessen gewiß, daß die besten Mittel der Sorge für die hilfsbedürftige Jugend die find, die vorbeugend wirken, die bestimmt sind, übel, Schaden, Störungen in der Entwicklung zu verhüten. übe Rritif an den Ginrichtungen deines Vaterlandes; aber werde nicht ungerecht! Bemühe dich vielmehr, selbst Hand anzulegen, daß das beffer werde, worüber du richteft! Streif fie ab, die Triebe eitler Selbstsucht! Lerne benten und fühlen für das Allgemeine! Stärke in dir die Regungen des sozialen Empfindens! Darum, ob hoch oder niedrig, ob stark oder schwach: Uberall, wo du bift, in Dorf und Stadt, in Flur und Hain, im Kreise der Deinen, der Freunde und der Vaterlandsgenoffen, im Berufe wie im öffent= lichen Leben, überall erfaß die Gelegenheit, wo fie fich bietet, dem Baterland zu dienen, der Liebe zum Baterland wahrhaften und sicheren Ausdruck zu geben in der "Ans Vaterland, ans teure schließ dich an, das halte fest mit beinem ganzen Herzen. Hier sind die ftarken Burgeln beiner Kraft."

Die Feuer flammen es von Berg zu Tal, die Glocken läuten es von Dorf zu Dorf:

"Wir wollen sein einig Bolf von Brüdern, in feiner Not uns trennen und Gefahr; Wir wollen frei sein wie die Bäter waren, eher den Tod als in der Anechtschaft leben."

Die Erweiterungsbauten des Bahnhofs Bern.

Bekanntlich hat der Verwaltungsrat der Bundes= bahnen die Vorlage der Generaldirektion betreffend Erweiterung des Bahnhofes Bern genehmigt. Wir ent=

nehmen dieser Borlage folgende Einzelheiten: Am 28. April 1905 beschloß der Verwaltungsrat für Umbauten in Bern (Erstellung des Rangier- und Guterbahnhofes in Wegermannshaus, eines Lokomotivdepots im Abigut 2c) einen Kredit von Fr. 8,565,000 zu erteilen. Die projektierten Arbeiten wurden mit einer Kreditüberschreitung von mehr als einer Million Franken ausgeführt. Das Gifenbahndepartement verweigerte einem Entwurf für die Strecke Bühlftragenbrücke Bersonenbahnhof-Schühenmatte in Würdigung der von den Behörden erhobenen Vermängelungen die Genehmigung und die Generaldirektion verpflichtete sich, ein anderes Projekt vorzulegen.

über die Verhältniffe am Bahnhof Bern äußert sich der Bericht der Generaldirektion folgendermaßen:

Die Mängel des beftehenden Personenbahnhofes befteben hauptfächlich darin, daß die Perrons zu furz und zu schmal find. Dies macht sich um so fühlbarer, als fie auch dem Gepact- und Poftverkehr zu dienen haben und nur ein einziger allerdings ungefähr in der Mitte gelegener Perrontunnel vorhanden ift. Da zudem sowohl das Gepack, wie die Postsendungen zu und von den Zügen über die Beleise geführt werden muffen, ent= fteht eine Verlangsamung dieser Transporte, die beson= bers bei der Gepäckausgabe unangenehm empfunden mird.

Die Hebung dieser übelstände war in unserem Projekt nicht vorgesehen. Dagegen enthielt dasselbe eine wesentliche Verbefferung der zu beiden Seiten des eigent-lichen Personenbahnhoses befindlichen Geleiseanlagen zur Aufstellung und Umsetzung von Zügen, Zugsteilen und einzelnen Wagen, welche Geleise zurzeit weder an Zahl noch an Länge und ferner auch deshalb nicht genügen,

weil sie nicht auf besonderen vom Zugsverkehr unabhängigen Weichenstraßen zugänglich sind. Auf diese Berbesserung wurde großes Gewicht gelegt, denn von der Raschheit, mit der die Umsetzung der Zugsteile und Wagen sich vollzieht, hängt die Abkürzung der Aufenthalte ab, und diese ist den vielen Zügen mit direkten Wagen nach verschiedenen Richtungen von größter Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes.

Eine, alle Anforderungen berücksichtigende Umgestaltung des Bahnhoses an der Stelle vorzunehmen, an welcher er sich besindet, ist nicht möglich. Dazu ist die verfügbare Fläche zu klein und zu ungünstig gelegen. Die hohe Schanze auf der einen, viele wertvolle Gebäude auf der anderen Seite und die in scharfen Bögen gelegenen Zusahrten erschweren die Vergrößerung und zwingen zu einer gewissen Einschränkung bei der Formulierung der Ansprüche. Aber anderseits besindet sich der Bahnhof noch lange nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und es kann eine den Bedürsnissen entsprechende Vergrößerung ganz gut vorgenommen werden.

Es ift, wie bereits gemeldet, eine Verbreiterung des Personenbahnhoses durch Abgrabung von der großen Schanze beinahe auf der ganzen Länge vorgesehen. Nur in ihrem höchsten Teile — in einer Länge von 77 m — soll die Futtermauer erhalten bleiben. Die Schanzenstraßenbrücke soll um 16 m verlängert und die Stadtbachstraße westlich von der Brücke auf 180 m Länge verlegt werden. Die Perrons werden zu den längsten in der Schweiz und im Auslande gehören. Die Perrons in Zürich, dessen Personenversehr mehr als doppelt so groß ist wie dersenige in Bern, haben eine nur um 500 m² größere Fläche. Für die Überdachung der vier ersten Perrons ist eine zweischiffige Halle von 150 m Länge vorgesehen. Der Perron V soll ein besonderes Dach erhalten.

Für den Transport von Gepäck und Poststücken sind zwei Tunnels mit Aufzügen auf jedem Berron vorgesehen. Der Posttunnel mündet beim Postdienstgebäude, der Gepäcktunnel in der Gepäckhalle aus, wo besondere Aufzüge für das abgehende und ankommende Gepäck vorgesehen sind.

Die Perrons und Perrongeleise werden nicht versmehrt. Sieht man von den bernischen Dekretsbahnen ab, so ist für jede Fahrrichtung bis auf eine, je ein besonderes Geleise vorhanden. (Der Bericht führt aus, daß auch in andern Bahnhösen, wie in München, nicht für jede Fahrrichtung ein besonderes Geleise reserviert werde).

Bon größter Wichtigkeit ist bei einer solchen Disposition allerdings, daß man in der Benützung der Geleise nicht beschränkt ist, daß die entleerten Züge schnell aus dem Geleise entsernt werden können und daß sich das Umsetzen von Zugsteilen und einzelnen Wagen mit Raschheit vollzieht. Diese Forderungen werden durch unser neues Projekt erfüllt. Die früher aus Rücksichten auf die Betriebssicherheit eingesührte Teilung der Fahrzrichtungen soll nun nicht mehr beibehalten werden.

In unserem Entwurf ist die Anderung der Geleises anlage so vorgesehen, daß die beiden Geleise der Doppelspur von Wylerseld mit allen Geleisen des Personensbahnhoses in direkte Verbindung gebracht werden, so daß in Zufunst aus dem gleichen Geleise ausgesahren wersden kann, in welches die Einfahrt erfolgte. Diese Ansordnung wird die Leistungsfähigkeit des Vahnhoses besdeutend erhöhen.

Ein wesentlicher Borzug des neuen Projektes liegt ferner in der beffern Ausgestaltung der Abstellgeleisegruppen und ihrer Berbindung mit den Perrongeleisen. Die Abstellgeleise werden von einer Gesamtlänge von 1850 m auf 3950 m vermehrt. Außer der schon im früheren Brojekt enthaltenen Biehrampe am Stadtbach ift nun auch noch eine zweite im Schützenmattbahnhofteil vorgesehen.

Bur Verbesserung der Anlagen für den Eilgüterz dienst ist die Verbreiterung des Schuppens und der Rampe auf der Schützenmatte vorgesehen, die im früheren Entwurf nicht enthalten waren. Durch eine ebenfalls neu vorgesehene, vom Zugsverkehr unabhängige Weichenstraße wird das Zustellen und Abholen der Eilgutwagen wesentlich erleichtert werden.

Der Ümbau und die Vergrößerung der Schuppen für den Stückgüterdienst an der Laupenstraße sollen nach Vollendung der in dieser Vorlage enthaltenen Bauten ersolgen. Wir haben diese Anderungen in unserer Vorlage nicht aufgenommen, weil sie auch in dem Projekte vom Jahre 1905 nicht enthalten waren. Durch die demnächst vorzunehmende Verlegung der Expeditionsbüros aus den Schuppen in das vor kurzem erworbene, ehe mals Wäber-Lindt'sche Wohnhaus und durch andere Einrichtungen wird übrigens eine Verbesserung der Verhältnisse eintreten, mit welcher die Schuppen und gedeckten Rampen noch auf einige Zeit den Ansorderungen des Verfehrs genügen werden.

Für den zur Durchführung des zweigeleisigen Betriebes erforderlichen Umbau der Narebrücke werden wir Ihnen eine besondere Borlage unterbreiten. Mit den Borarbeiten hiersür wurde bereits begonnen.

Die Musscheidung der Gesamtkosten von Fr. 6,375,000

auf die einzelnen Bahnhofteile ift folgende:

Villetenbahnhof Fr. 3,090,000. "Eigentlicher" Perfonenbahnhof Fr. 2,150,000. Schützenmattbahnhof Fr. 1,135,000.

Eine machtvolle Kundgebung für die Rorschacher Bahnhoffrage.

(Korrespondenz.)

Den Lesern des Baublattes ist bekannt, daß die Rorsschacher bemerkenswerte Anstrengungen machen, endlich die äußerst gefahrvollen Zustände auf den Verkehrsanstalten zu heben. Sie haben zuerst erwirkt, daß das fantonale Baudepartement durch Ingenieur C. Bogt, Abjunkt des Kantonsingenieurs, mehrere Vorlagen außerbeiten ließ, und übermachten diese dann dem inzwischen verstorbenen Direktor E. Auer zur überprüfung und Begutachtung. Direktor Auer behielt die Grundgedanken des Projektes Bogt bei, suchte und fand für den eigentslichen Personenbahnhof eine Lösung, die nicht nur bei den Behörden allgemeinen Anklang fand, sondern auch in maßgebenden Bahnkreisen als vorteilhafte Studie anerkannt wird.

Auf den 18. Juli lud der Gemeinderat zu einer Volkeversammlung ein, um die Ansicht der Bürgerschaft über diese äußerst wichtige Frage zu hören. Etwa 600Bürger folgten dem Ruf; von St. Gallen erschienen Landammann Riegg, der tatfräftige Förderer des ganzen Projektes, sowie Ingenieur C. Bogt. Das eigentliche Referat hielt Bauvorstand Keller; an Hand von Planen, die durch Lichtbilder wiedergegeben murden, schilderte er die Entstehung der Projekte Bogt und Auer, ihre Bebeutung und Borzuge für die Bahn wie für die Gemeinde und mahnte, die ganze Angelegenheit nicht nach persönlichen Vorteilen, sondern im Hindlick auf das Wohl und die Zukunft der ganzen Gemeinde zu beurteilen. Die Diskuffion wurde fehr rege benütt, von allen Rednern dem Projekte Auer zugestimmt und namentlich Beren Landammann Riegg feine Berdienfte mit Beifall ver dankt. Letterer selbst ist sehr befriedigt über die gut