

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: 06.01.2026

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

Zur Bundesfeier am 1. August 1912.

Das Vaterland soll leben!

Hoch soll es leben von den Pforten des Wohlstandes und der geistigen Kultur der westlichen Grenzstätten am Rhein und an der Rhone bis zu den Hellen und Kraft spendenden Quellen und Tälern und Höhen alt Jura Rätians! Hoch von den sonnigen Hängen des Randens und den lieblichen Gestaden des Bodan bis zu den paradiesischen Gärten des Tessin und den viel bewunderten wallisfischen Felsenriesen!

Hoch soll es leben von den blumigen Matten des Talgrundes bis hinauf zu den ewigen Firnen und den eiserstarrten Gletscherströmen der Gebirgseinsamkeit! Hoch von den stillen Geländen am See und dem ländlichen Dorf bis zu dem hastenden, nie rastenden, vorwärtsstrebenden und stürmenden Getriebe der Industrie und dem ausblühenden Wohlstand unserer Städte! Hoch von der niedern Hütte des einfachen Mannes bis hinan zu den Palästen der Großen und Vornehmen, hoch von der bescheidenen Stätte der Bildung im Bergdorf bis zu den weithin leuchtenden Tempeln der Wissenschaft und der Kunst!

„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 begeisterten Hingebung an ein als gut, als edel, als erhaben erkanntes körperliches 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 suchst und findest, dessen voll und ganz dir bewußt bist, daß die Liebe nur dann wahrhafte 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 Vaterlandsliebe ein leerer Schall sei, zur bloßen Phrase werde! Vaterlandsliebe 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 Phrasenhaftigkeit und huldige dem reinen Evangelium der rettenden Tat! Hilf sie schonen und pflegen, die Schönheiten des Vaterlandes! 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 verlassen am Wege stehen! Halte als Patriot treu zur Fahne mit den goldenen Worten: Aufklärung, Toleranz, Humanität!

Bedenke, daß das Vaterland zur Förderung des Wohles der einzelnen Glieder, die die Träger des Vaterlandsgedankens sind, der Mittel bedarf! Entziehe sie ihm nicht! Steure mit deinem Gut bei zum Wohle des Ganzen!

Nimm dich der Jugend besonders an; denn ihrer ist die Zukunft! Gib nicht bloß von den Brosamen, die von deinem Tische fallen, oder von dem Überfluß, den du ererbt oder erworben hast! 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 sind, die vorbeugend wirken, die bestimmt sind, Übel, Schäden, Störungen in der Entwicklung zu verhüten. Übe Kritik an den Einrichtungen deines Vaterlandes; aber werde nicht ungerecht! Bemühe dich vielmehr, selbst Hand anzulegen, daß das besser werde, worüber du richtest! Streif sie ab, die Triebe eitler Selbstsucht! Verne denken und fühlen für das Allgemeine! Stärke in dir die Regungen des sozialen Empfindens! Darum, ob hoch oder niedrig, ob stark oder schwach: überall, wo du bist, in Dorf und Stadt, in Flur und Hain, im Kreise der Deinen, der Freunde und der Vaterlandsgegnossen, im Berufe wie im öffentlichen Leben, überall ergreife die Gelegenheit, wo sie sich bietet, dem Vaterland zu dienen, der Liebe zum Vaterland wahrhaften und sicheren Ausdruck zu geben in der Tat! „Ans Vaterland, ans teure schließ dich an, das halte fest mit deinem ganzen Herzen. Hier sind die starken Wurzeln deiner Kraft.“

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

„Wir wollen sein ein einzig Volk von Brüdern,
in keiner Not uns trennen und Gefahr;
Wir wollen frei sein wie die Väter waren,
eher den Tod als in der Knechtschaft leben.“

Die Erweiterungsbauten des Bahnhofes Bern.

Bekanntlich hat der Verwaltungsrat der Bundesbahnen die Vorlage der Generaldirektion betreffend Erweiterung des Bahnhofes Bern genehmigt. Wir entnehmen dieser Vorlage folgende Einzelheiten:

Am 28. April 1905 beschloß der Verwaltungsrat für Umbauten in Bern (Erstellung des Rangier- und Güterbahnhofes in Weyermannshaus, 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 Eisenbahndepartement verweigerte einem Entwurf für die Strecke Bühlstraßenbrücke-Personenbahnhof-Schützenmatte in Würdigung der von den Behörden erhobenen Vermängelungen die Genehmigung und die Generaldirektion verpflichtete sich, ein anderes Projekt vorzulegen.

Über die Verhältnisse am Bahnhof Bern äußert sich der Bericht der Generaldirektion folgendermaßen:

Die Mängel des bestehenden Personenbahnhofes bestehen hauptsächlich darin, daß die Perrons zu kurz und zu schmal sind. Dies macht sich um so fühlbarer, als sie auch dem Gepäck- und Postverkehr zu dienen haben und nur ein einziger allerdings ungefähr in der Mitte gelegener Perrontunnel vorhanden ist. Da zudem sowohl das Gepäck, wie die Postsendungen zu und von den Zügen über die Geleise geführt werden müssen, entsteht eine Verlangsamung dieser Transporte, die besonders bei der Gepäckaushabe unangenehm empfunden wird.

Die Hebung dieser Übelstände war in unserem Projekt nicht vorgesehen. Dagegen enthielt dasselbe eine wesentliche Verbesserung der zu beiden Seiten des eigentlichen Personenbahnhofes 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 Zugverkehr unabhängigen Weichenstraßen zugänglich sind. Auf diese Verbesserung 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 bei den vielen Zügen mit direkten Wagen nach verschiedenen Richtungen von größter Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes.

Eine, alle Anforderungen berücksichtigende Umgestaltung des Bahnhofes an der Stelle vorzunehmen, an welcher er sich befindet, 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 Zufahrten erschweren die Vergrößerung und zwingen zu einer gewissen Einschränkung bei der Formulierung der Ansprüche. Aber anderseits befindet sich der Bahnhof noch lange nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und es kann eine den Bedürfnissen entsprechende Vergrößerung ganz gut vorgenommen werden.

Es ist, wie bereits gemeldet, eine Verbreiterung des Personenbahnhofes 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 Personenverkehr mehr als doppelt so groß ist wie derjenige 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 Tunnel mit Aufzügen auf jedem Perron 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 Perrongelise werden nicht vermehrt. Sieht man von den bernischen Dekretsbahnen ab, so ist für jede Fahrrihtung bis auf eine, je ein besonderes Geleise vorhanden. (Der Bericht führt aus, daß auch in andern Bahnhöfen, wie in München, nicht für jede Fahrrihtung ein besonderes Geleise reserviert werde).

Von 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 entfernt 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 eingeführte Teilung der Fahrrihtungen soll nun nicht mehr beibehalten werden.

In unserem Entwurf ist die Änderung der Geleiseanlage so vorgesehen, daß die beiden Geleise der Doppelspur von Wylerfeld mit allen Geleisen des Personenbahnhofes in direkte Verbindung gebracht werden, so daß in Zukunft aus dem gleichen Geleise ausgefahren werden kann, in welches die Einfahrt erfolgte. Diese Anordnung wird die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes bedeutend erhöhen.

Ein wesentlicher Vorzug des neuen Projektes liegt ferner in der bessern Ausgestaltung der Abstellgeleisegruppen und ihrer Verbindung mit den Perrongeleisen. Die Abstellgeleise werden von einer Gesamtlänge von 1850 m auf 3950 m vermehrt.

Außer der schon im früheren Projekt enthaltenen Viehrampe am Stadtbach ist nun auch noch eine zweite im Schützenmattbahnhofteil vorgesehen.

Zur Verbesserung der Anlagen für den Güterdienst 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 Zugverkehr unabhängige Weichenstraße wird das Zustellen und Abholen der Güterwagen wesentlich erleichtert werden.

Der Umbau und die Vergrößerung der Schuppen für den Stückgüterdienst an der Laupenstrasse sollen nach Vollendung der in dieser Vorlage enthaltenen Bauten erfolgen. Wir haben diese Änderungen 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, ehemals 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 Anforderungen des Verkehrs genügen werden.

Für den zur Durchführung des zweigleisigen Betriebes erforderlichen Umbau der Arebrücke werden wir Ihnen eine besondere Vorlage unterbreiten. Mit den Vorarbeiten hierfür wurde bereits begonnen.

Die Ausscheidung der Gesamtkosten von Fr. 6,375,000 auf die einzelnen Bahnhofsteile ist folgende:

Billetenbahnhof Fr. 3,090,000. „Eigentlicher“ Personenbahnhof 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 Rorschacher bemerkenswerte Anstrengungen machen, endlich die äußerst gefährlichen Zustände auf den Verkehrsanstalten zu heben. Sie haben zuerst erwirkt, daß das kantonale Baudepartement durch Ingenieur C. Vogt, Adjunkt des Kantonsingenieurs, mehrere Vorlagen ausarbeiten ließ, und übermachten diese dann dem inzwischen verstorbenen Direktor E. Auer zur Überprüfung und Begutachtung. Direktor Auer behielt die Grundgedanken des Projektes Vogt bei, suchte und fand für den eigentlichen 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 Volksversammlung ein, um die Ansicht der Bürgerschaft über diese äußerst wichtige Frage zu hören. Etwa 600 Bürger folgten dem Ruf; von St. Gallen erschienen Landammann Riegg, der tatkräftige Förderer des ganzen Projektes, sowie Ingenieur C. Vogt. Das eigentliche Referat hielt Bauvorstand Keller; an Hand von Plänen, die durch Lichtbilder wiedergegeben wurden, schilderte er die Entstehung der Projekte Vogt und Auer, ihre Bedeutung und Vorzüge für die Bahn wie für die Gemeinde und mahnte, die ganze Angelegenheit nicht nach persönlichen Vorteilen, sondern im Hinblick auf das Wohl und die Zukunft der ganzen Gemeinde zu beurteilen. Die Diskussion wurde sehr rege benützt, von allen Rednern dem Projekte Auer zugestimmt und namentlich Herrn Landammann Riegg seine Verdienste mit Beifall verdankt. Letzterer selbst ist sehr befriedigt über die gut