

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105/106 (1935)
Heft: 26

Artikel: Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern
Autor: Generaldirektion SBB
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-47452>

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: 14.01.2026

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

INHALT: Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern. — Neuerungen im Schiffsmaschinenbau. — Zulässige Beanspruchungen im Maschinenbau. — Von den schweizerischen Bausparkassen. — Taubstummenanstalt in Riehen bei Basel. — Mitteilungen: Zum photoelastischen Experiment. Ueber die schwedischen Eisen-

bahnen. Teilelektrifikation der Transkaukasischen Eisenbahn. Elihu Thomson. Die Schweizer Bau-Centrale Zürich. Strasse auf den Aetna. Ehrung von Prof. Dr. L. Zehnder. Das Krematorium Luzern. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. Der heutigen Nummer ist das Inhaltsverzeichnis von Band 105 beigelegt.

Band 105

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 26

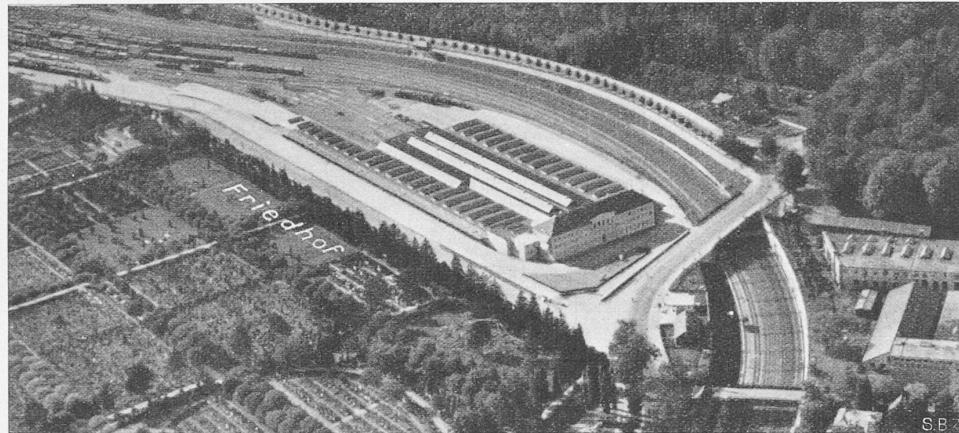


Abb. 2. Fliegerbild aus Osten des Güterbahnhofs Bern-Weiermannshaus der SBB. (Aufnahme Diakon, Bern.)

Der neue Güterbahnhof Weiermannshaus in Bern.

Nach Mitteilungen der GENERALDIREKTION SBB, Bern.

Zur Zeit der Erstellung der Bahnhofsanlage in Bern, d. h. vor 75 Jahren, bildete der Personen-, Güter- und Rangierbahnhof ein einheitliches Ganzes. Die Anlagen, die dem Güterverkehr dienten, befanden sich an der Laupenstrasse, westlich des Personenbahnhofs, im damaligen Vorstadtquartier, der sogenannten Villette. Mit der Zunahme des Verkehrs und gezwungen durch die engen Platzverhältnisse in der Villette sah man sich genötigt, eine Entlastung dadurch herbeizuführen, dass der Rangierbahnhof, sowie die Anlage für den Wagenladungsverkehr im Jahre 1912 nach Weiermannshaus verlegt wurde. Die Trennung von Stückgut- und Wagenladungsverkehr schuf aber für die Verfrachter wie für die Bahn unbefriedigende, zeitraubende und kostspielige Zustände. Der Stückgüterverkehr nahm im Bahnhof Bern auch in den letzten Jahren ständig derart zu, dass die Güterschuppen und Rampen nicht mehr genügten. Dazu kam, dass bei der in Aussicht genommenen Erweiterung des Personenbahnhofes der Platz der Anlagen in der Villette für Personenzug-Abstellgleise verwendet werden muss. Daher entschloss man sich, den Stückgüterbahnhof nach

Weiermannshaus zu verlegen und mit dem Rangier-Bahnhof und den Anlagen für den Wagenladungsverkehr zu vereinigen. Der neue Stückgüterbahnhof wurde am 3. Dezember 1934 in Betrieb genommen. Die neuen, dem Stückgüterverkehr dienenden Hochbauten in Weiermannshaus sind in Hufeisenform erstellt. In der Ostfront sind die Bureauräume untergebracht. Daran schliesst sich nördlich die 140 m lange und 21 m breite Versandhalle, südlich die 210 m lange und im Mittel 18,5 m breite Empfangshalle an. Im überdachten Raum zwischen diesen beiden Hallen liegen sechs Gleise zur Aufnahme von 80 bis 90 zu beladenden und entladenden Stückgutwagen. Zur Erleichterung der Ladegeschäfte sind zwischen den einzelnen Gleisen schmale Lauframpen eingebaut; in der Mitte der Gleiseanlage befindet sich die breitere Umladrampe. Die Versandhalle besitzt 5 Güterannahmestellen und die Empfangshalle 17 Güterausgabestellen. Der grösste Teil der aufgelieferten Güter kann unmittelbar von der Annahmestelle in die Versandwagen, ohne Zwischenlagerung in der Halle, verbracht werden. An Stelle des Längsverkehrs von den einzelnen Auf- bzw. Abgabestellen zu den Lagerplätzen tritt der kürzere, kreuzungsfreie Querverkehr durch die Hallen, der überdies durch Hängezüge erleichtert wird (Abb. 6, 7, 11 und 13). Zu beiden Hallen führen breite, bequeme Zufahrtstrassen. Die Hallengeleise sind mit einer ausserhalb der Halle gelegenen Gleisegruppe durch Weichen verbunden, was ein rasches Auswechseln von Wagen gestattet.

Die Empfangshalle dient auch als Zollhalle; zur Aufnahme der zur Verzollung bestimmten Güter ist ein besonderer Platz vorgesehen. Das Hauptzollamt, das sich bisher in der Villette befand, ist in den neuen Güterbahnhof verlegt worden. — Unter beiden Hallen befinden sich vermietbare Lagerräume (Abb. 8), die durch insgesamt sieben Aufzüge mit dem Hallenboden verbunden sind.

Auf der Umladrampe, die sich zwischen der Versand- und Empfangshalle, bzw. zwischen den zu beiden Hallen gehörenden Gleisen befindet, findet der Umlad der in Kurswagen eintreffenden, über Bern hinaus bestimmten Güter statt. Der Bahnhof Bern ist vermöge seiner geographischen Lage und als Knotenpunkt von acht Linien als Umladebahnhof vorzüglich geeignet.

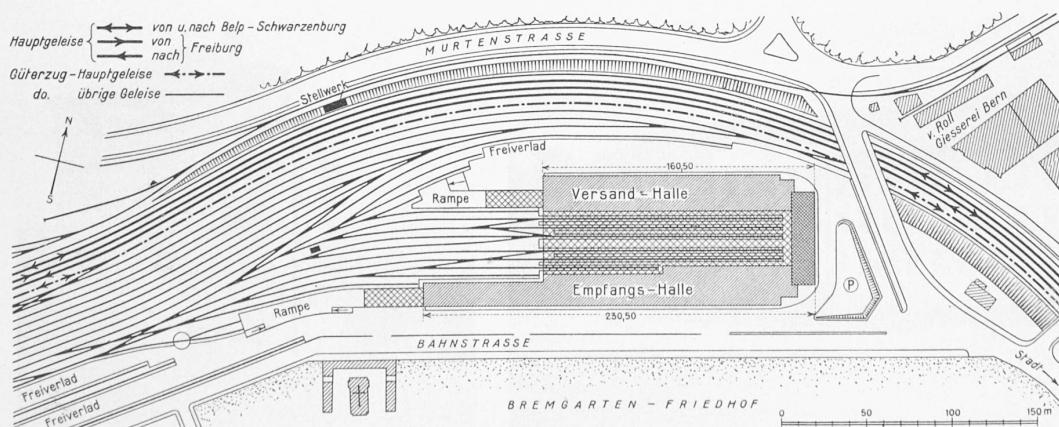


Abb. 1. Lageplan der östlichen Hälfte des SBB-Güterbahnhofs Bern-Weiermannshaus, 1 : 4000. (Hauptgleise R = 400 m.)



Abb. 8. Vermietbare Lagerräume im Untergeschoss der Empfangshalle.



Abb. 7. Empfangshalle, links Strassenrampe, rechts Geleiseite.

Für den Wagenladungsverkehr stehen vier Geleise, sogenannte Freiverladageleise, zur Verfügung, zu denen breite Zufahrtstrassen führen. Die Rampe am westlichen Ende der Empfangshalle dient dem Freiverlad von Zollgütern, davor ist eine Wagenwaschanlage errichtet.

Die ganze Güteranlage steht in unmittelbarer Verbindung mit dem Rangierbahnhof. Die ankommenden Wagen können daher in kürzester Zeit auf die verschiedenen Entladeplätze verbracht und die abgehenden ohne Zeitverlust in die Züge eingestellt werden.

Der Bau des Güterbahnhofes hat natürlich einige Umänderungen und Verbesserungen des bestehenden Rangierbahnhofes Weiermannshaus bedingt. Das neue Geleisfeld erhielt eine elektrische Kraftstellwerk-anlage, wofür ein ausgedehntes Kabelnetz und drei neue Stellwerkgebäude erforderlich waren. Weiter sind am südlichen Rande des Rangierbahnhofes neu hinzugekommen eine kleine Wagen-Reparaturwerkstätte für den laufenden Unterhalt der Güterwagen, zu der zwei Geleise

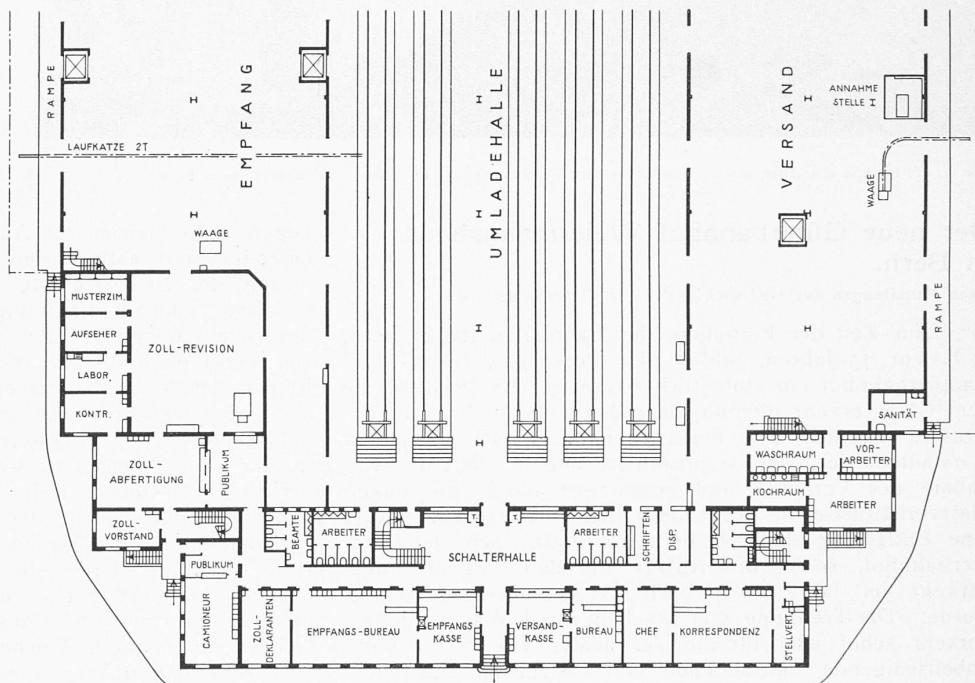


Abb. 3. Frachtgut-Expedition am Kopfende der Hallengeleise. — Erdgeschoss 1 : 600.

gehören, sowie ein Dienst-Gebäude mit Speiseanstalt, Bureaux, Unterkunfts- und Wohlfahrtsräumen (Abb. 10).

Der neue Stückgüterbahnhof hat die Erwartungen, die man hegte, erfüllt. Die Anordnung der verschiedenen Anlagen, die den neuesten technischen Errungenschaften



Abb. 9. Kopfbau des Güterbahnhofs Bern-Weiermannshaus.

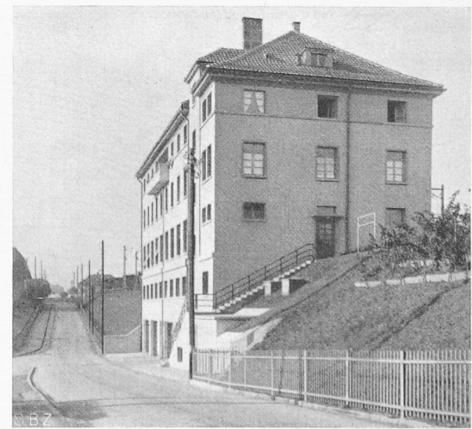


Abb. 10. Dienstgebäude (äußere Bahnstrasse).

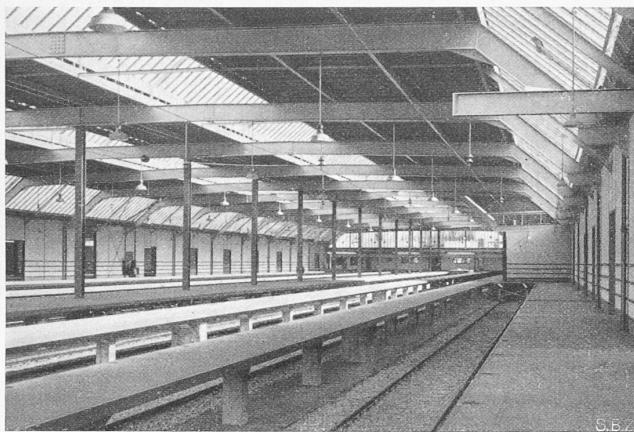


Abb. 6. Umladehalle, gegen das Kopfende gesehen.

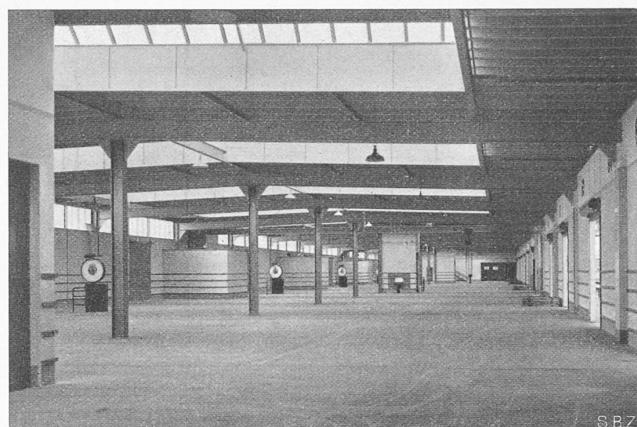


Abb. 5. Versandhalle, gegen das Kopfende gesehen.

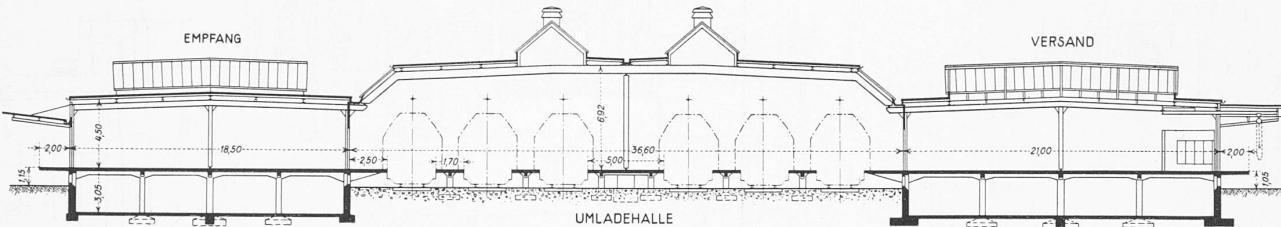


Abb. 4. Querschnitt durch Empfangs-, Umlade- und Versandhalle samt Lagerräumen des SBB-Güterbahnhofs Bern-Weiermannshaus. — Maßstab 1:450.

und den langjährigen Erfahrungen entspricht, hat sich als durchaus zweckmäßig erwiesen. Die Behandlung der Güter erfolgt nunmehr in der denkbar kürzesten Zeit und unter Vermeidung unnötiger Manipulationen; bereits wurden nennenswerte Personaleinsparungen erzielt.

Konstruktives. Bureaugebäude: Fundation in aufgefüllter Kiesgrube auf Beton-Ortpfählen, Eisenbeton-Skelett und -Decken; Versand- und Empfangshalle: Untergeschoss Eisenbeton (Isteg-Armierung), darüber Eisen (geschweisst und geschraubt), dreifaches Pappdach mit 2 cm-Schutzschicht auf Holzschalung und Holzspalten, gestrichen mit feuerhemmender Para-Brandschutzfarbe. Besondere Sorgfalt beim Anstrich der Eisenkonstruktion (Aluminiumfarbe), wärmedurchgangshemmender Anstrich auf der Aussenseite der Glasdächer, neues Sprossenprofil v. Roll. Bodenbeläge Hartgussasphalt, Syntex und Carpave.

Bauausführung 1931 bis 1934. Baukosten: Bureaugebäude 55,50 Fr./m², Güter- und Umladehallen einschließlich der Unterkellerung und der Zwischenrampen 141,60 Fr. pro m² überbauter Fläche. Gesamte Baukosten rd. 8,9 Mill. Fr., wovon 3,2 Mill. Fr. für die Hochbauten. Der neue Güterbahnhof wurde von der Abteilung für Bahnbau bei der Generaldirektion projektiert; die Bauausführung war der Kreisdirektion I in Lausanne übertragen.

Neuerungen im Schiffsmaschinenbau.

Mitgeteilt von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur.

In Band 104, Seite 13* dieser Zeitschrift ist letztes Jahr über die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik für Dieseltriebwagen entwickelte mechanische Kraftübertragung mit ölgesteuerten Kupplungen eingehend berichtet worden. Da die gleichen Kupplungen seit einigen Jahren auch für Schiffswendegetriebe in Anwendung gebracht worden und in mehreren modernen Schiffsmaschinenanlagen mit bedeutendem Erfolg im Betrieb sind, dürfte eine kurze Beschreibung der zwei von der S. L. M.-Winterthur entwickelten Typen von Schiffswendegetrieben von Interesse sein. Die beiden auffallend kurz und kompakt gehaltenen Konstruktionen werden als „Parallelwellen-Reduktionswendegetriebe“ und als „Planetennräder-Wendegetriebe“ ausgeführt.

Das erste, Typ MW, Abb. 1, dessen Aufbau im allgemeinen den bekannten S. L. M.-Oelschaltstufengetrieben ähnelt, ist in Abb. 2 in einem schematisierten Schnitt dargestellt. Die Primärwelle trägt zwei aufgekeilte Ritzel, von denen das eine in direktem Eingriff mit dem auf der Sekundärwelle angeordneten grossen Zahnrad des Vorwärtsganges ist, während das zweite Ritzel die Drehbewegung des

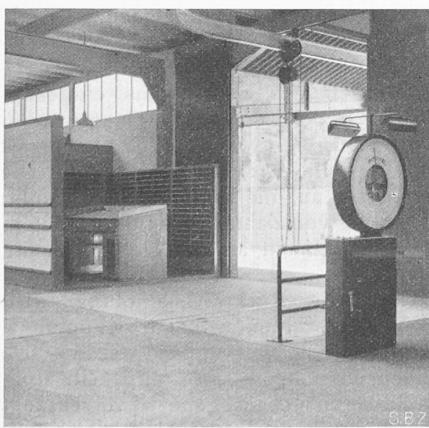


Abb. 11. Annahmestelle für Versand.

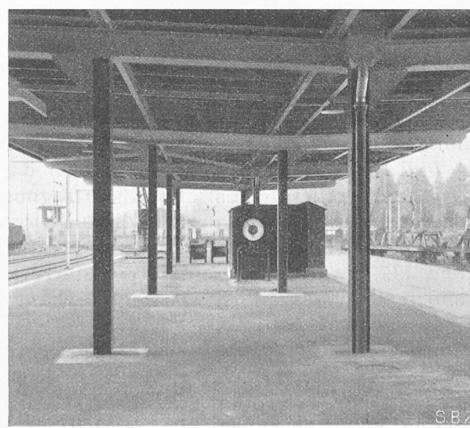


Abb. 12. Gedeckte Rampe mit Annahmestelle.

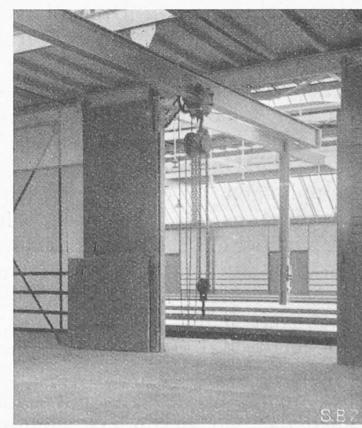


Abb. 13. Laufkran in der Empfangshalle.