

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 19

Inhaltsverzeichnis

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>

INHALT: Die Ausgestaltung des neuen Berner Bahnhofs. — Die erste schweiz. Grossanlage für Obst- und Gemüsekonservierung durch Tiefkühlung. — Die Schwärzung der Wände durch die Heizung. — Grosses Schleusenbauten an deutschen Strömen und Kanälen. — Ein fahrbarer Portalkran in Holzkonstruktion. — Der Wirkungsgrad des Raketenmotors. — Mitteilungen: Raketenflug. Eidg. Techn. Hochschule. Elektrischer

Dehnungsmesser. Stadt- und Landesplanung. Füllung eines grossen mit kleinen Kreisen. Sicherung des Hauptturmes vom Ulmer Münster. Neue Halle VIII der Mustermesse Basel. Der SEV und VSE. Schweiz. Bauzeitung. — Nekrolog: Fritz Steiner.

Mitteilungen der Vereine.
Vortragskalender.

Band 120

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. 19

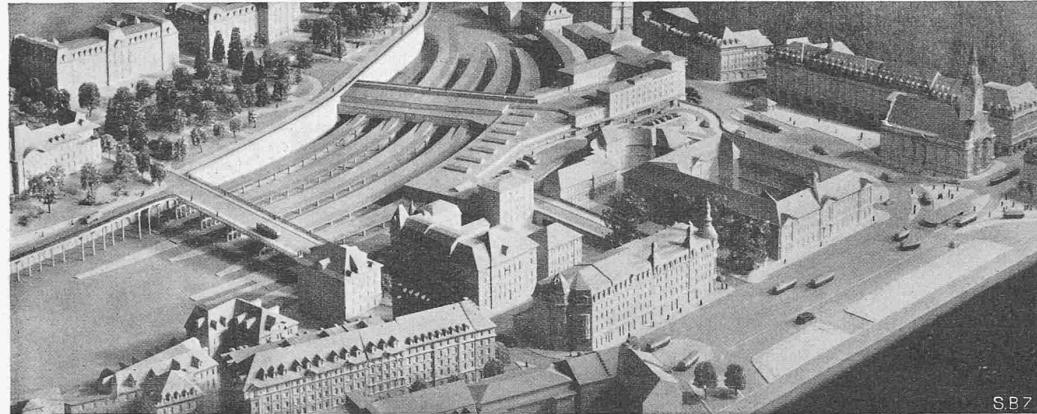


Abb. 2. SBB-Variante I (offene Anlage) zum Umbau des Personenbahnhofs Bern zu einem Reiterbahnhof

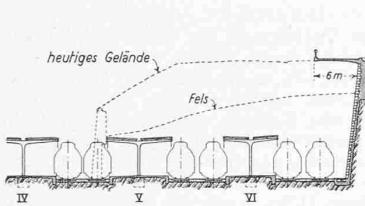


Abb. 3. Profil zu Variante I

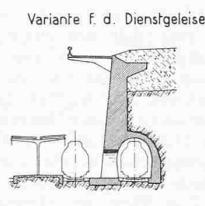


Abb. 6. Ein Gleise im Tunnel

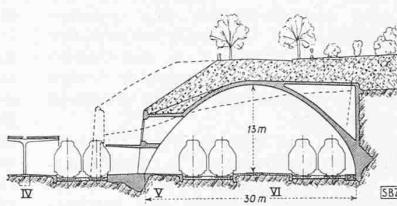


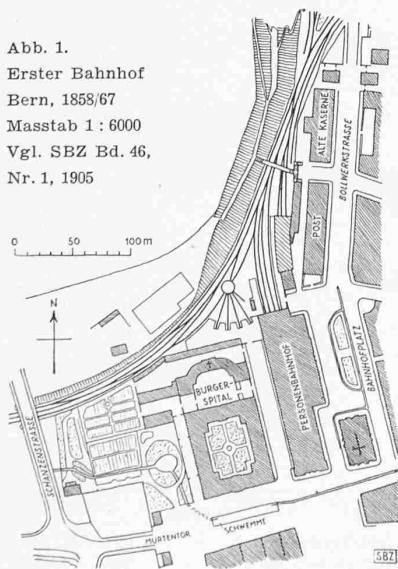
Abb. 5. Var. II, 4 Gleise überwölbt. 1:1000

Die Ausgestaltung des neuen Berner Bahnhofs

Von Arch. E. E. STRASSER, Chef des Stadtplanungsamtes, Bern

Am 28. April 1942 hat der städtische Baudirektor Gemeinderat Arch. H. Hubacher in einer öffentlichen Versammlung der Berner Bürgerpartei über die bisherige Entwicklung des Berner-Bahnhofproblems und dessen Zukunft umfassend gesprochen (vgl. «Neue Berner Zeitung» vom 30. April 1942 u. a.) und seine Ausführungen mit einer Reihe von farbigen Lichtbildern «beleuchtet». Das Interesse an diesem Thema war so gross, dass zur Verhütung von Ueberfüllung schon vor Beginn des Vortrages die Türen des Saales geschlossen werden mussten. Am 8. Mai 1942 sprach dann Ing. Dr. h. c. Eggengerger in der Sitzung der S. I. A.-Sektion Bern in einem ebenfalls überaus stark besuchten Lichtbildvortrag über die Erweiterungsprobleme des Berner Hauptbahnhofes (vgl. SBZ Bd. 119, S. 252, 23. Mai 1942). Zuletzt hat sich die Sektion Bern in ihrer Sitzung am 23. Oktober nochmals mit dem Thema befasst [siehe deren *Resolution* auf S. 226 dieser Nummer. Red.].

Abb. 1.
Erster Bahnhof
Bern, 1858/67
Masstab 1:6000
Vgl. SBZ Bd. 46,
Nr. 1, 1905



dem Burgerspital und die beiden Murtentores am Hirschengraben noch vorhanden. Freilich, unsrer Stadtvätern soll aus dieser Anordnung des Bahnhofes kein Vorwurf gemacht werden; sie konnten nicht ahnen und voraussehen, dass in Bälde die Bahlinie weitergeführt wurde, ist bereits der Keim zu den Schwierigkeiten gelegt worden, mit denen wir uns heute zu beschäftigen haben. Der Plan Abb. 1 aus dem Jahre 1867 zeigt den Bahnhof als Kopfbahnhof mit vier Gleisen; der Christoffelturm ist bereits verschwunden, dagegen sind die Rosschwemme vor Wachthäuschen des neuen

Wachthäuschen des neuen Murtentores am Hirschengraben noch vorhanden. Freilich, unsrer Stadtvätern soll aus dieser Anordnung des Bahnhofes kein Vorwurf gemacht werden; sie konnten nicht ahnen und voraussehen, dass in Bälde die Bahlinie weitergeführt wurde, ist bereits der Keim zu den Schwierigkeiten gelegt worden, mit denen wir uns heute zu beschäftigen haben. Der Plan Abb. 1 aus dem Jahre 1867 zeigt den Bahnhof als Kopfbahnhof mit vier Gleisen; der Christoffelturm ist bereits verschwunden, dagegen sind die Rosschwemme vor Wachthäuschen des neuen

Wachthäuschen des neuen Murtentores am Hirschengraben noch vorhanden. Freilich, unsrer Stadtvätern soll aus dieser Anordnung des Bahnhofes kein Vorwurf gemacht werden; sie konnten nicht ahnen und voraussehen, dass in Bälde die Bahlinie weitergeführt wurde, ist bereits der Keim zu den Schwierigkeiten gelegt worden, mit denen wir uns heute zu beschäftigen haben. Der Plan Abb. 1 aus dem Jahre 1867 zeigt den Bahnhof als Kopfbahnhof mit vier Gleisen; der Christoffelturm ist bereits verschwunden, dagegen sind die Rosschwemme vor Wachthäuschen des neuen

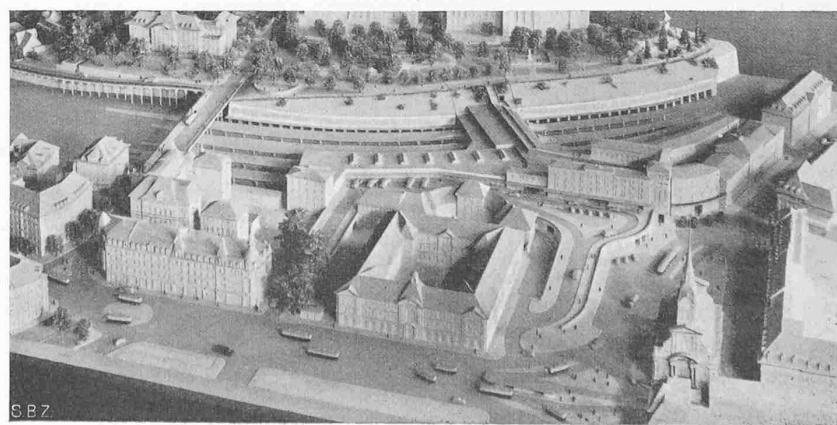


Abb. 4. SBB-Variante II, hintere vier Gleise überwölbt. Offene Auffahrtsrampe

Nachdem nun verschiedene Tages- und Wochenzeitungen auf Grund dieser Vorträge in getrennten Artikeln über die Bahnhoffrage der Bundesstadt, einerseits über die bisherigen Pläne der SBB, anderseits darüber, wie Regierung und Gemeinde Bern zu diesen Problemen Stellung genommen, Mitteilungen gebracht haben, erscheint es uns zweckdienlich und selbstverständlich, wenn nunmehr auch den befreiten Fachkreisen ein kurzer Abriss über den heutigen Stand dieser Vorarbeiten geboten wird.

Durch die Tatsache, dass im Jahre 1858 die erste Bahlinie zum Kopfbahnhof in Bern zwischen Grosser Schanze und Burgerspital hindurch vor die äussersten Tore der Stadtbefestigung geführt wurde, ist bereits der Keim zu den Schwierigkeiten gelegt worden, mit denen wir uns heute zu beschäftigen haben. Der Plan Abb. 1 aus dem Jahre 1867 zeigt den Bahnhof als Kopfbahnhof mit vier Gleisen; der Christoffelturm ist bereits verschwunden, dagegen sind die Rosschwemme vor Wachthäuschen des neuen