

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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>

INHALT: Die Ausgestaltung des neuen Berner Bahnhofs. — Die erste schweiz. Grossanlage für Obst- und Gemüsekonservierung durch Tiefkühlung. — Die Schwärzung der Wände durch die Heizung. — Grosse 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. — Nekrologe: 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

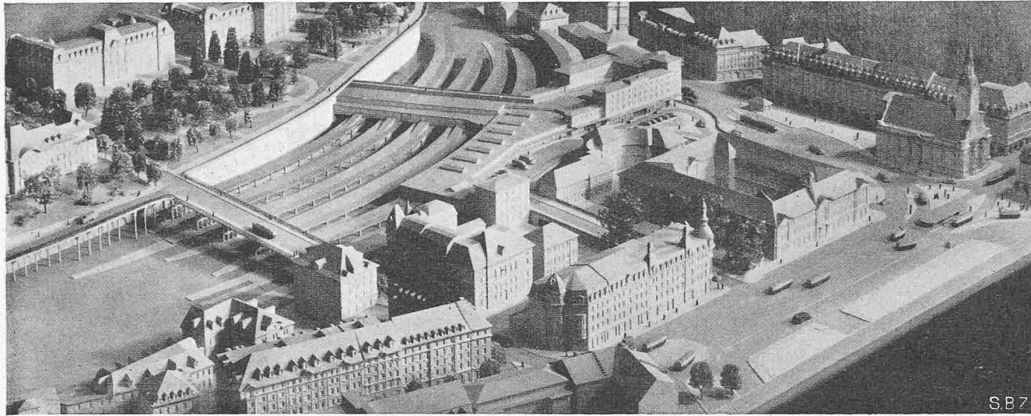


Abb. 2. SBB-Variante I (offene Anlage) zum Umbau des Personenbahnhofs Bern zu einem Reiterbahnhof

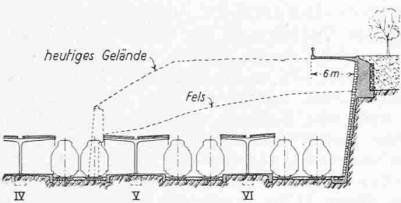


Abb. 3. Profil zu Variante I

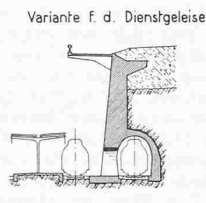


Abb. 6. Ein Geleise im Tunnel

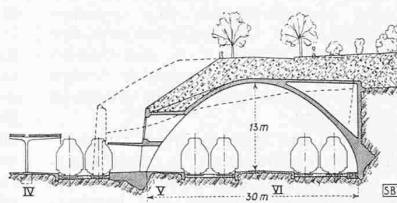


Abb. 5. Var. II, 4 Geleise überwölbt. 1:1000

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. Eggenberger in der Sitzung der S. I. A.-Sektion Bern in einem ebenfalls überaus stark besuchten Lichtbildervortrag 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.].

dem Burgerspital und die beiden Wachhäuschen des neuen Murtentores am Hirschengraben noch vorhanden. Freilich, unsern Stadtvätern soll aus dieser Anordnung des Bahnhofes kein Vorwurf gemacht werden; sie konnten nicht ahnen und voraussehen, dass in Bälde die Bahnlinie weitergeführt, dass aus dem Kopfbahnhof ein Durchgangsbahnhof entstehen sollte und dass die Bevölkerung in den kommenden 80 Jahren auf mehr als das Doppelte anwachsen würde.

Auch vordem gab es einsichtige Leute genug, die immer wieder im Auftrag der SBB, der Stadtverwaltung oder aus eigenem Interesse sich mit dem Bahnhofproblem der Bundesstadt beschäftigten, unter ihnen kein Geringerer als der international bekannte Hamburger Eisenbahnfachmann Dr. Gleim. Der Einengung zwischen Schanze und Burgerspital zu entgehen wäre am leichtesten dadurch zu erreichen gewesen, wenn man den Hauptbahnhof ganz aus dem Stadtkern hinaus z. B. in die hintere Länggasse oder auf den Wyler verlegt hätte. Es gab eine Zeit, wo diese Verlegungen von Bahnhöfen weit ausserhalb des Stadtkerns hinaus «Mode» waren; heute werden Bahnhöfe nach Möglichkeit wiederum in nächster Nähe der «City» angelegt. Es hat auch nicht an Vorschlägen interessierter Kreise und

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

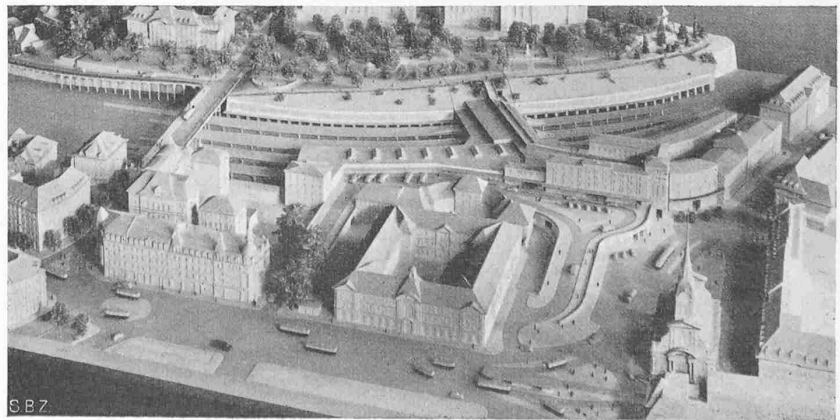
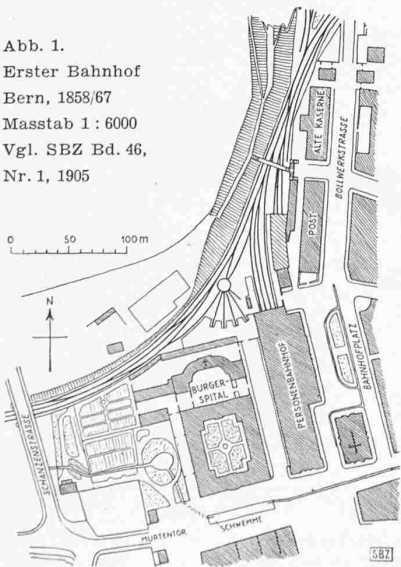


Abb. 4. SBB-Variante II, hintere vier Geleise überwölbt. Offene Auffahrtsrampe

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, andererseits darüber, wie Regierung und Gemeinde Bern zu diesen Problemen Stellung genommen, Mitteilungen gebracht haben, erscheint es uns zweckdienlich und selbstverständlich, wenn nunmehr auch den befugten Fachkreisen ein kurzer Abriss über den heutigen Stand dieser Vorarbeiten geboten wird.

Durch die Tatsache, dass im Jahre 1858 die erste Bahnlinie zum Kopfbahnhof in Bern zwischen Grosse 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 Geleisen; der Christoffelturm ist bereits verschwunden, dagegen sind die Rosschwemme vor