

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1941)

**Heft:** 11-12

**Artikel:** Wie sich die neue Wilerfeld-Linie in Bern auswirkt = Les effets du nouveau tracé Wilerfeld-Berne

**Autor:** Nydegger, H.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-779932>

### **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:** 21.02.2026

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

# Wie sich die neue Wilerfeld-Linie in Bern auswirkt

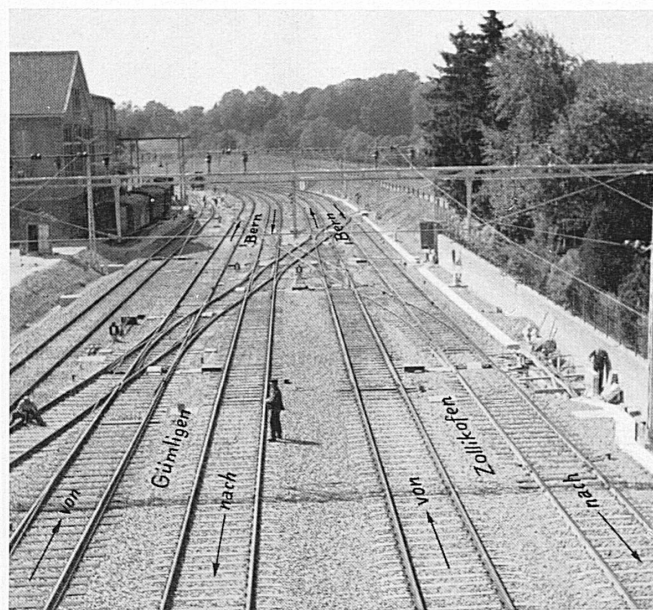
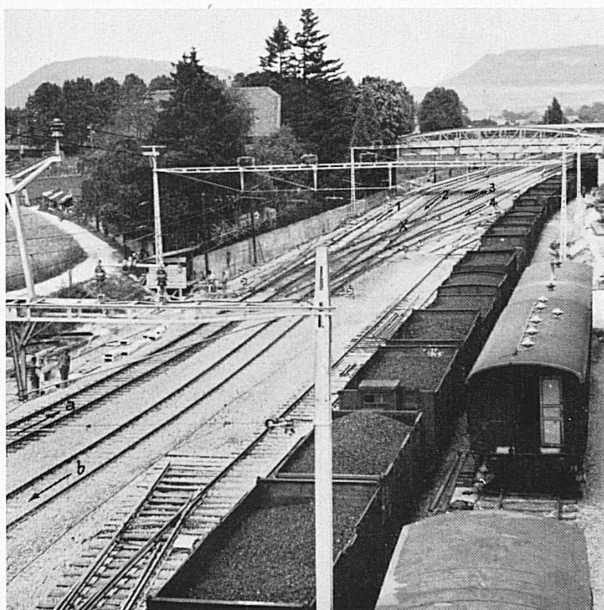
Von Dipl.-Ing. H. Nydegger,  
Sektionschef für Tiefbau bei den SBB

## Les effets du nouveau tracé Wilerfeld-Berne

Wilerfeld. Weichenkopf vor und nach dem Anschluss der neuen vierspurigen Linie.

Legende:

- a von Bern nach Zollikofen und Gümligen (Olten und Biel)
- b nach Bern von Zollikofen und Gümligen (Olten und Biel)
- 1 nach Zollikofen (Olten und Biel)
- 2 von Zollikofen (Olten und Biel)
- 3 nach Gümligen (Thun und Luzern)
- 4 von Gümligen (Thun und Luzern)
- x Kreuzung sämtlicher Züge, 2 und 3

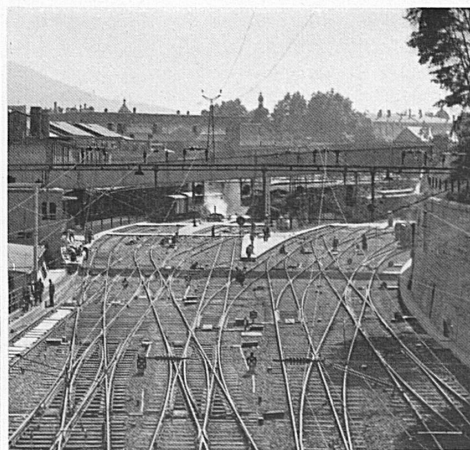
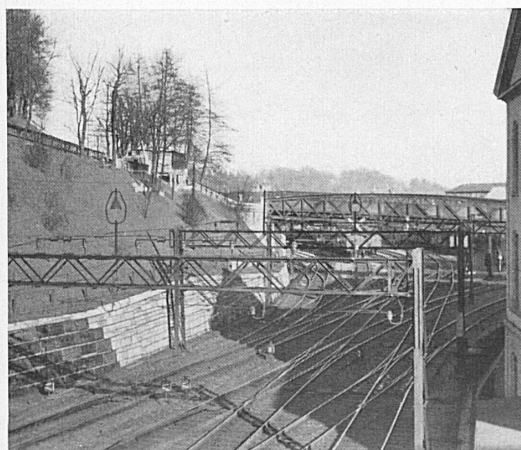


Für den Reisenden, der die Musse findet, während der Bahnfahrt die Gegend zu betrachten, muss es ein Erlebnis sein, wenn er zum erstenmal auf der am 23. Juli 1941 eröffneten neuen Linie Wilerfeld—Bern der Bundesstadt zuführt. Während die alte Linie mitten durch ein Aussenquartier fuhr, um erst auf der Aarebrücke kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof den Blick auf die aareumspülte Altstadt und den Alpenkranz freizugeben, tritt die neue Linie kurz nach der Station Wilerfeld an den Rand des Lorraineplateaus hinaus und vermittelt von hoher « Corniche » aus bis zur Einfahrt in den Bahnhof Bern eine prächtige Aussicht auf die Aare und die gegenüberliegende grüne Engehalde. Vom neuen Aareviadukt aus wird das von der alten Einfahrt her bekannte Bild noch bereichert durch die Sicht auf die schöne Lorraine-Strassenbrücke. Der Reisende wird aber nicht nur das schönere Landschaftsbild, sondern auch die glattere Fahrt und namentlich den Wegfall der häufigen Halte vor Signal angenehm empfinden. Die gestrecktere Linienführung der neuen Linie (Kurvenhalbmesser 450 und 500 m gegenüber 360 m bei der alten Linie) gestattet eine höhere Fahrgeschwindigkeit, mithin eine Fahrzeitverkürzung, wozu noch — wenn auch in sehr beschränktem Masse — die Distanzverkürzung von 71 m zwischen Wilerfeld und Bern beiträgt. Die unliebsame Häufung der Zugshalte auf der alten Linie erklärt sich leicht aus folgenden Tatsachen: Während im Jahre 1860 auf der Strecke Wilerfeld—Bern täglich nur 20 Züge ein- und ausfahren, betrug im Jahre 1940 die Zahl der täglichen Zugfahrten im Mittel 224 und stieg an Rekordverkehrstagen nahe an 300. Dass bei solch dichter Zugfolge auf einer zweispurigen Linie häufig Züge anhalten mussten, bis die Blockstrecke durch einen vorausfahrenden Zug freigegeben war, ist verständlich. Erschwerend für die Betriebsabwicklung kam noch der Umstand hinzu, dass auf der alten eisernen Aarebrücke keine Zugkreuzungen gestattet waren.

Dies hatte zur Folge, dass die Züge oft vor der Brücke angehalten werden mussten, bis der Gegenzug diese passiert hatte.

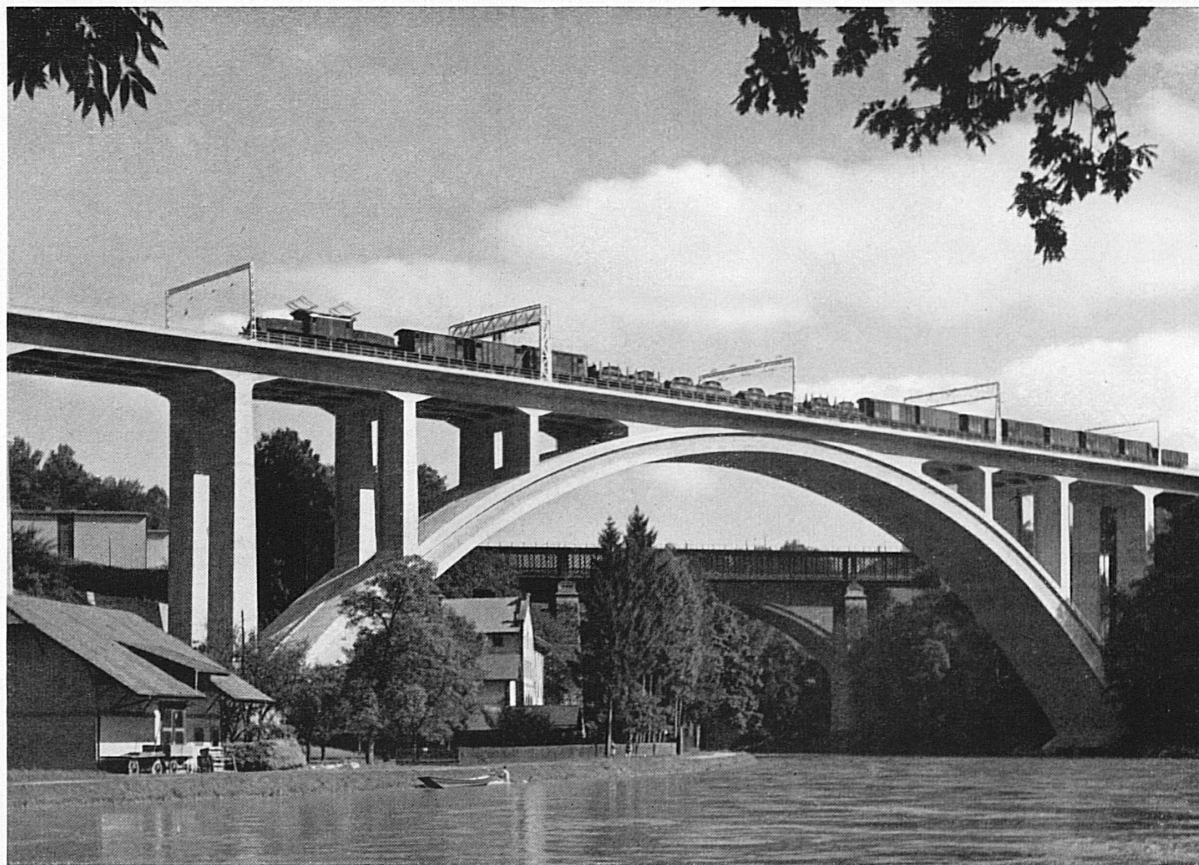
Die alte, zweigeleisige Linie gabelte sich am stadtsseitigen Weichenkopf der Signalstation Wilerfeld in die beiden Doppelspurigen nach Zollikofen (Richtung Olten und Biel) und nach Gümligen (Richtung Thun und Luzern). Die beiden Richtungen Bern—Gümligen und Zollikofen—Bern kreuzten sich auf Schienenhöhe. Über den Kreuzungspunkt fuhren täglich 34 Reisezüge der ersten und 43 Reisezüge der zweiten Richtung. Selbstverständlich war der Gefahrpunkt durch Haltssignale, in Abhängigkeit mit der Weichenstellung, gesichert. Der betriebliche Nachteil des häufigen Wartens des einen Zuges auf den die Kreuzungsstelle passierenden Gegenzug war damit aber nicht behoben.

Bei der neuen, viergeleisigen Linie verläuft die Doppelspur nach Zollikofen von Bern aus gesehen links, diejenige nach Gümligen rechts. Im umgebauten Geleisekopf der Station Wilerfeld schliessen diese Geleise an die bestehenden beiden Linien an, d. h. sie laufen unabhängig voneinander, also ohne sich zu überkreuzen, durch. Damit ist die wesentlichste Ursache für das Anhalten der Reisezüge im Wilerfeld beseitigt. Auch auf dem Viadukt selber fällt nun das Abwarten auf Kreuzungen weg, da das neue Bauwerk stark genug ist, dass vier schwere Züge gleichzeitig verkehren können. Wenn es trotzdem noch vorkommt, dass Züge vor ihrer Einfahrt in den Bahnhof Bern vor Signal warten müssen, so liegt der Grund darin, dass die Aufnahmefähigkeit der heutigen Geleiseanlagen im Bahnhof Bern noch wesentlich hinter der Leistungsfähigkeit der neuen Zufahrtslinie zurücksteht. Diesen Mangel zu beheben, wird die Aufgabe einer spätern Etappe im Gesamtbauprogramm für die Verbesserung der Berner Bahnhofverhältnisse sein.





Phot.:  
Photodienst SBB  
Photopress



Die alte Einfahrt in den Bahnhof war kurz vor den Perrons in einen Engpass zwischen dem Schanzenhügel und den Postgebäuden am Bollwerk eingezwängt. Neben den Linienzügen verkehren hier auch die ständigen Manöverfahrten von und nach der nördlichen Eilgut- und Abstellanlage. Die Durchführung der Vierspur bis an die Perrons erforderte eine Verbreiterung des Bahnkörpers sowohl bergwärts wie stadtwärts sowie den vollständigen Umbau der Weichenanlagen in diesem Bahnhofs-Teil. Mit diesem Umbau des Vorbahnhofs, der rund eine Million Franken kostete, und mit dem gleichzeitig erstellten modernen Stellwerk konnten die folgenden betrieblichen Vorteile gegenüber der alten, zweispurigen Einführung erzielt werden: Einmal die erhöhte Möglichkeit gleichzeitiger Zugfahrten und damit eine flüssigere Annahme und Abfertigung der Züge Richtung Wiler und somit eine richtige Ausnützung der neuen, viergleisigen Linie; sodann grosse sicherungstechnische Vorteile dadurch, dass sowohl die Belegung der Kreuzungsweichen mit Zug- und Manöverfahrten als auch die Zahl der Überkreuzungen zwischen Ein- und Ausfahrtrichtungen ganz erheblich vermindert wurden.

Seit der Eröffnung der vollständigen neuen Anlage sind erst wenige Wochen verflossen. Aber heute schon fragt sich der Eingeweihte, wie es möglich war, den Betrieb auf der alten, primitiven Anlage zu bewältigen. Jedenfalls stellte dies an das Bahnpersonal hohe Anforderungen.

Die Verlegung der Linie Wilerfeld—Bern mit gleichzeitigem Ausbau auf zwei Doppelspur wurde notwendig infolge der grossen Verkehrszunahme und des Ungnügens der alten Anlage, den Verkehr reibungslos zu bewältigen. Daneben spielten städtebauliche Belange eine Rolle. Denn es handelte sich auch darum, den von der alten Linie gebildeten Riegel zwischen zwei Quartieren, deren Hauptstrassen für den Querverkehr die Bahn auf Schienenhöhe kreuzten, zu beseitigen. Bei den aus solchen Ursachen notwendigen Neubauten können nicht in erster Linie Fragen der Rentabilität und ein Abwägen der zu erzielenden Mehreinnahmen oder Minderausgaben wegleitend sein. Bei den bisher angedeuteten betrieblichen Vorteilen der neuen Linie handelt es sich denn auch durchwegs um Erleichterungen in der Betriebs- und Verkehrsabwicklung, die nicht ziffernmässig erfassbar sind. Daneben stehen den aufgewendeten Baukosten doch auch einige direkte finanzielle Vorteile gegenüber:

Durch den Wegfall der beiden Niveauübergänge im Nordquartier

entstehen jährliche Ersparnisse an Bewachungskosten, welche kapitalisiert einen Betrag von rund Fr. 800,000.— ausmachen. Durch die neue Stellwerkanlage können Weichenwärter eingespart werden. Die dadurch erzielte Einsparung, kapitalisiert, ist mit Fr. 400,000.— zu beziffern. Schliesslich ist noch der Wegfall der Kosten für den periodischen Unterhalt der Eisenbrücken der alten Linie zu erwähnen.

Die eiserne Aarebrücke (1150 t) und die Tragwerke der verschiedenen Strassenunterführungen (150 t), die nun während 83 Jahren ihren Dienst versehen haben, werden zur Zeit abgebrochen. Die freierwerdenden Eisenbestände werden «umgruppiert» und zu anderweitiger Verwendung bereitgestellt, was in der heutigen Zeit besonders wertvoll ist. Was nicht direkt oder durch einfache mechanische Bearbeitung gebrauchsfähig gemacht werden kann (es betrifft dies ungefähr die Hälfte des Eisengewichtes), kommt als Schmelzgut in das Eisenwerk. Der Wert des gewonnenen Eisenmaterials übersteigt die Kosten für den Abbruch der Eisenkonstruktionen. Rechnungstechnisch wird der Erlös als Verminderung der Abschreibungen der untergehenden Anlagen gebucht.

Wenn die alte Aarebrücke beseitigt ist und die anschliessenden Dämme abgetragen sein werden, kann die Lorraine-Strassenbrücke ihre richtige Fortsetzung erhalten, indem Raum geschaffen wird, um die heute noch fehlenden westlichen Trottoirs auf den beiden Zufahrtsstrassen zu erstellen. Die Schützenmatte wird als erweiterter Platz auf der Ostseite an die Strasse, statt an einen Bahndamm grenzen. Auch das Nordquartier erhält ein neues Aussehen, da der Bahnkörper, der bisher den Strassenverkehr in der Querrichtung abriegelte, zur Strasse ausgebaut wird. So wird die Stadt Bern, die ihren erheblichen Kostenbeitrag an die neue Linie geleistet hat, nun auch ihren Nutzen aus dem vollbrachten Werk ziehen.

Seite links unten, von links nach rechts: Der alte Engpass bei der Einfahrt in den Bahnhof Bern. Die Einfahrt nach dem Umbau. Blick gegen die Perrons nach dem Umbau. Seite rechts oben: Neuer Aareviadukt, dahinter die alte Bahnbrücke; sie verdeckt zum Teil die Sicht auf die daneben stehende Lorraine-Strassenbrücke (eröffnet am 14. Mai 1930). Rechts: Die alte Eisenbahnbrücke im Abbruch.

Page gauche en haut: L'aiguillage à Wilerfeld avant le raccordement aux quatre voies, vu de l'ouest. Aiguillage après le raccordement, vu de l'est. Page gauche en bas de gauche à droite: L'ancien défilé à l'entrée de la gare de Berne avant et après les travaux; vue des perrons après la transformation. Page droite en haut: Le nouveau viaduc de l'Aar; à l'arrière-plan le vieux pont du chemin de fer qui cache encore en partie le grand pont routier inauguré en 1930. A droite: Le vieux pont de fer en démolition.

Text und Bilder behördlich bewilligt gemäss BRB vom 3. 10. 1939 am 8. 10. 1941 (4028)

