

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 10 (1923)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Der neue Bahnhof in Biel : erbaut von den Architekten Moser & Schürch, B.S.A., Biel  
**Autor:** Bourquin, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-11504>

### **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:** 02.04.2026

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

## DER NEUE BAHNHOF IN BIEL

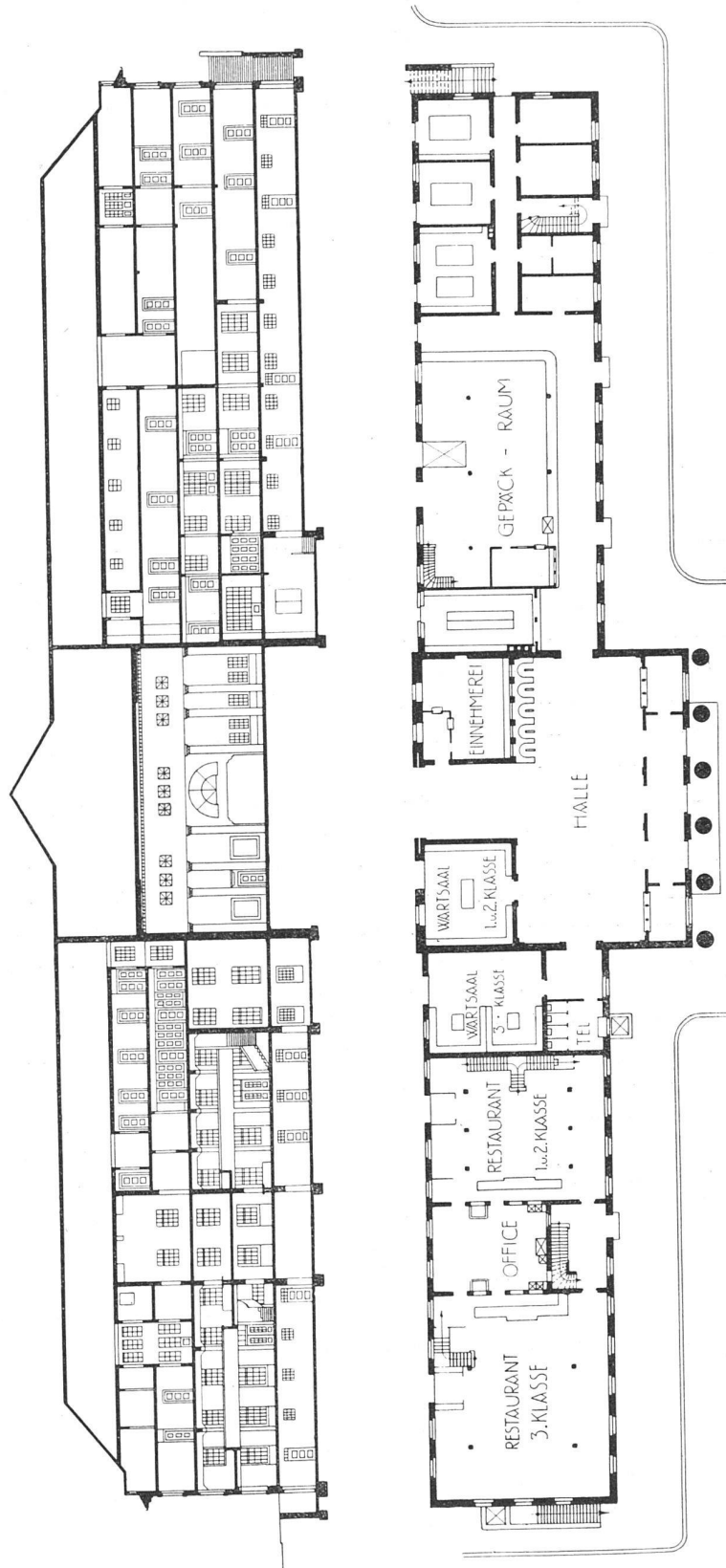
Erbaut von den Architekten MOSER & SCHÜRCH, B. S. A., Biel

Biel liegt in nächster Nähe der alten Verkehrsstrasse, welche zur Römerzeit vom helvetischen in den raurachischen Gau hinüberführte. Wo die Schüss den mächtigen Gesteinsmassen des vordersten Jurazuges ihr Eett abgerungen hatte, bauten die Römer hoch über dem Flusslauf den Schluchten nach die kunstreiche Militärstrasse, die durch das Felsentor von Pierre Pertuis die Legionen über das Castrum Rauracense in die Rheinebene, oder über Visontio in das Herz der Gallischen Provinz hinüberführte. Seitdem hat diese Verkehrsader nie an Wichtigkeit und Bedeutung eingebüsst. Durch das ganze Mittelalter hindurch vermittelte sie in Krieg und Frieden den Verkehr der mittleren Aaregegend auf direktestem Wege mit dem korn- und weinreichen Rheingebiet oder mit den Salzzentren der Freigrafschaft und Burgunds. Die reiselustige Welt des 18. Jahrhunderts wählte gern diesen romantischen Weg, der durch verträumte Schluchten und an malerischen Felspartien vorbei in das schweizerische Mittelland hinüberleitete. Die Stadt Biel war eine wichtige Etappe am Ausgangspunkt dieser Strasse. Sie liegt dort, wo diese Verkehrsader, aus den Schluchten hervortretend, in grossem Bogen über dem Dorfe Bözingen zur Ebene niedersteigt und sich nach Bern, Solothurn oder Neuenburg verzweigt.

Diese vermittelnde Rolle blieb Biel auch, als die Eisenbahn der Strasse den Hauptverkehr mit Erfolg streitig machte. Am 10. Mai 1857 fuhr im Bahnhof Biel der erste Eisenbahnzug ein. Die Schweizerische Zentralbahn hatte die Stadt an die Linie Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel angeschlossen. 1864 konnte die Linie Biel-Bern, welche von der Bernischen Staatsbahn ausgeführt worden war, dem Betrieb übergeben werden, nachdem schon 1860 die Linie Biel-Neuenstadt eröffnet worden war. Mit diesem Teilstück war die Verbindung der Mittelschweiz mit dem Eisenbahnnetz der westlichen Landesgegend hergestellt. Von besonderer Bedeutung für Biel war die Eröffnung der Juralinie im Jahre 1874, deren Erstellung den Anschluss der Stadt an ein für sie wirtschaftlich ausserordentlich wichtiges Einzugsgebiet bedeutete.

Die Bahnhoffrage Biels machte den verschiedenen Eahngesellschaften zu allen Zeiten grosse Schwierigkeiten und war selbst dazu angetan, unter der Bevölkerung, ja sogar bis in die Behörden hinein, zu einem Zankapfel zu werden. Zunächst kam das Projekt der Zentralbahn zur Ausführung, immerhin mit dem Gedanken, dass beim Ausbau späterer Eisenbahnprojekte die Frage nochmals überprüft werden müsse.

Mit der Erbauung der Linie Bern-Biel sah sich die Eernische Staatsbahn veranlasst, den ersten Bahnhof zu verlegen, wobei aus technischen Gründen auch dieses Mal über die Interessen der Altstadt hinweg die Platzfrage entschieden werden musste. Der Bahnhof wurde nun noch weiter nach Südwesten auf die Nidaumatten verlegt.



A B B. 1 UND 2 AUFNAHMEGEBÄUDE DES NEUEN BAHNHOFES IN BIEL ARCHITEKTEN MOSER & SCHÜRCH, B. S. A., BIEL  
LÄNGSSCHNITT UND GRUNDRISS DES ERDGESCHOSSES

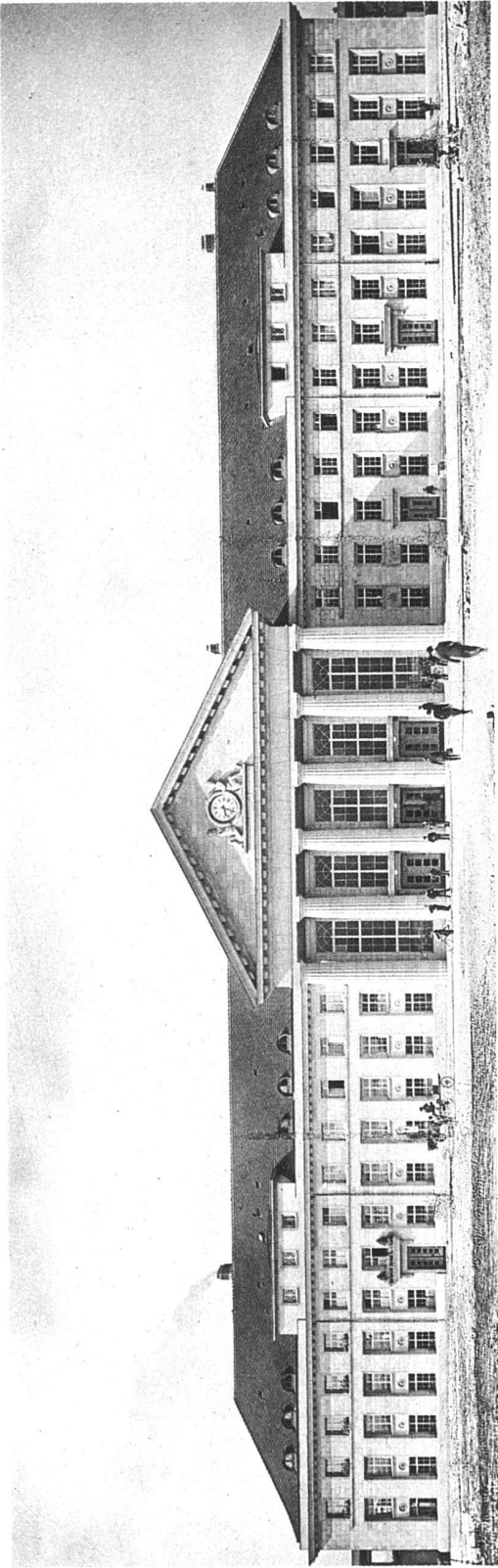


ABB. 3 FASSADE NACH DER STADT

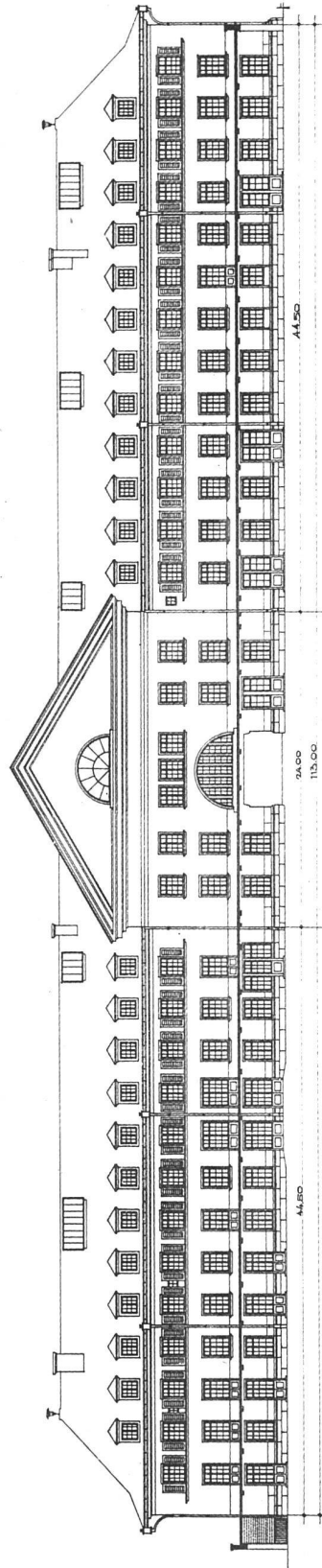


ABB. 4 FASSADE NACH DEN PERRONS



ABB. 5 MITTELPARTIE DER HAUPTFASSADE

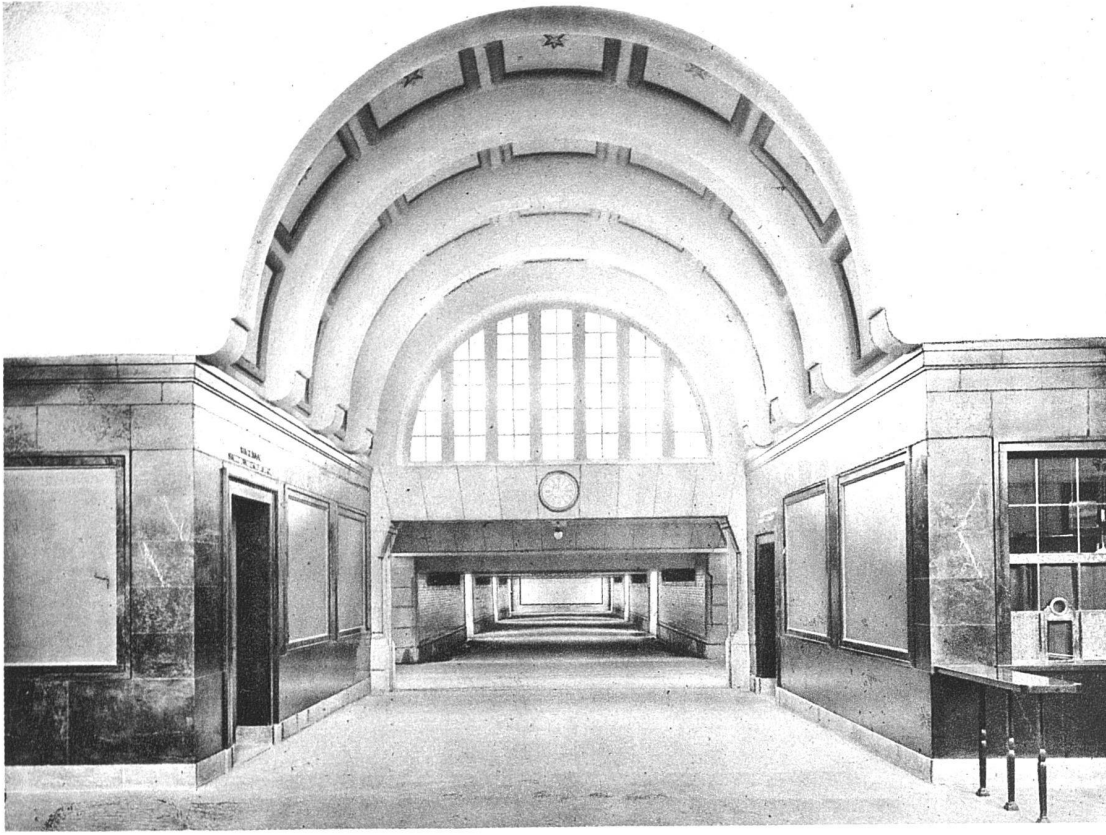


ABB. 6 EINGANGSHALLE DURCHBLICK ZU DEN PERRONSAUFGÄNGEN



ABB. 7 EINGANGSHALLE QUERBLICK  
BELEUCHTUNGSKÖRPER VON EBERTH & THOMA, ZÜRICH



ABB. 8 GALERIE IM BUFFET II. KLASSE  
BELEUCHTUNGSKÖRPER VON EBERTH & THOMA, ZÜRICH

Diese Unsicherheit in der Entscheidung der Bahnhoffrage hatte für die Stadt, die sich gerade in jenen Jahren wiederum ruckweise vergrösserte, den denkbar ungünstigsten Einfluss. In der Voraussetzung, der nächste Bahnhof werde nicht erheblich von der Lage des ersten abweichen, baute die Stadt, die sich in ihrer Notwendigkeit rascher Vergrösserung durch weiteres Abwarten nicht mehr gehemmt wissen konnte, ihren Alignementsplan aus. Die neuen Strassenzüge waren nun alle in der Nord-Südrichtung orientiert, um der Altstadt eine möglichst direkte Verbindung mit dem Bahnhof zu sichern. Nun aber wurde der Bernische Staatsbahnhof einen halben Kilometer nach Westen verlegt. Dieser Entscheidung blieb denn auch nicht ohne Nachteil auf die weitere Entwicklung des Stadtbildes. Das starre System der Nord-Süd-Strassenführung musste aufgegeben werden, und die notwendig gewordene Verbindung des Zentralplatzes mit dem neuen Bahnhof, die heutige Bahnhofstrasse, war dazu angetan, die Loslösung vom bisherigen Alignementsplan in deutlichster Form zum Ausdruck zu bringen. Damals entstand das heutige Bahnhofquartier, das aus seinem ursprünglichen Kern, der Bahnhofstrasse, herauswuchs, und das sich im Laufe der Zeit bis an den Kanal, im Südwesten aber bis hart vor Nidau ausdehnte. Es war besonders die Ausdehnung des Stadtgebietes bis nach Nidau und dann die Erweiterung im Süden in der Richtung des Dorfes Madretsch, welche zusammen vor nun bald 30 Jahren die Behörden Biels veranlassten, die Bahnhofverhältnisse, wie sie 1864 geschaffen worden waren, umzuändern, oder doch deren Verbesserung in Aussicht zu nehmen.

In der Erkenntnis, dass den Bahnverhältnissen Biels von der Direktion der Jura-Simplon-Bahn nicht die der Stadt zukommende Aufmerksamkeit geschenkt werde, traten die Stadtbehörden ihrerseits mit den Ingenieuren Moser in Zürich und Gleim in Hamburg in Verbindung und veranlassten diese Fachleute zu einem eingehenden Studium der Bieler Bahnhofgestaltung. Das von ihnen ausgearbeitete Projekt zeitigte eine interessante Lösung, indem der Rangier- und Güterbahnhof, wie auch das Lokomotivdepot vom Aufnahmegebäude abgetrennt und auf die Brühlmatten hinter das Dorf Madretsch verlegt werden sollten. Die grosse Zahl der später noch ausgearbeiteten Projekte hielt an dieser Lösung fest, und sie kam denn auch nach dem letzten Projekt zur Ausführung.

Mit dem Uebergang der Jura-Simplon-Bahn an die Schweizerischen Bundesbahnen trat die Bahnhoffrage in ein neues Stadium. In Biel selbst war mittlerweile der entscheidende Vorschlag aufgetaucht: den neuen Bahnhof um ungefähr 300 Meter weiter nach Süden zu verschieben vom Standort des bestehenden aus. Diese Lösung brachte den grossen Vorteil, dass die Geleiseanlagen aus dem Weichbild der Stadt auf das freie Feld ausserhalb der Stadt verlegt werden konnten. Nach Beseitigung gewisser Vorurteile erklärte sich die Bundesbahn bereit, zur Ausführung dieses endgültigen Projektes Hand zu bieten, und endlich konnte im Jahre 1911 mit dem umfangreichen Werke begonnen werden; schon 1917 wurde der Güterbahnhof dem Verkehr übergeben.

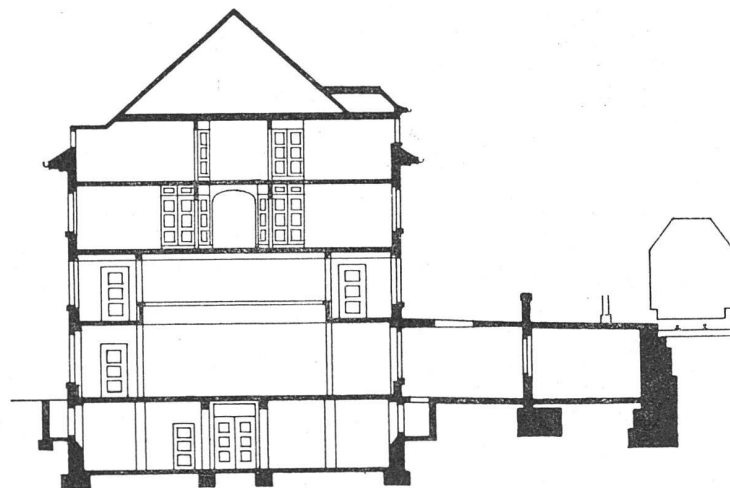


ABB. 9 QUERSCHNITT DURCH DAS BUFFET II. KLASSE

Gleichzeitig mit der Erstellung des Aufnahmegebäudes wurde auch die Frage eines neuen Postgebäudes geprüft und die Postdirektion stellte dessen Errichtung am neuen Bahnhofplatz in Aussicht. Dadurch war die Lösung der zukünftigen Bahnhofplatzfrage wesentlich gefördert, indem für das Postgebäude die westliche Seite des Bahnhofplatzes in Aussicht genommen werden konnte (siehe das Modell).

*Die Konkurrenz für die Bahnhofsfassade* wurde dann auch auf diejenige des Postgebäudes erstreckt. Die Jury zeichnete in der zahlreich beschickten Konkurrenz den Entwurf der Architekten *Moser, Schürch und von Gunten, B. S. A.*, in Biel mit dem ersten Preis aus und empfahl ihr Projekt zur Ausführung. Die Direktion der Bundesbahnen übertrug der nämlichen Firma (Moser und Schürch) die Bauleitung für das Aufnahmegebäude.

*Die Front des neuen Bahnhofes* misst 113 Meter, von denen 24 Meter auf den Mittelbau und je 44,5 Meter auf die zwei Seitenflügel entfallen. Ohne besondern Einfluss irgendwelcher Architekturformen in dominierendem Maße zu verraten, weist die proportional gesund empfundene Fassade doch einzelne antike und sogar mit der weitem Heimat verwachsene Architekturelemente auf. Zwar zeigte sich im Fortschreiten des Baues öfters die Notwendigkeit, sowohl im äussern als auch im innern Bau vom ursprünglichen Plane abzuweichen, welche unvorhergesehenen Aenderungen nicht immer zum Vorteil des Werkes ausfielen.

*Der Mittelbau* mit den sechs kräftigen Säulen und dem Giebelabschluss bringt eine lebensfreudige Note in den sachlichen und strengen Charakter der Seitenflügel, deren einzelne Elemente in ihrer konsequenten Flucht den staatlichen Nutzbau nicht zu verbergen vermögen. Der geräumige Mittelbau umfasst die Schalterhalle und den Wartsaal II. Klasse und führt in seiner Verlängerung zum Durchgang, der unter den Geleisekörper führt, und von dem beidseitig Treppen zu den Bahnsteigen emporgehen. Der östliche Seitenflügel nimmt die zweigeschossigen Restaurationssäle auf, welche auf der Höhe des 1. Stockwerkes im Innenraum von einer Galerie umsäumt werden, die bestimmt ist, bei übermäßigem Andrang des Publikums die Restaurationssäle zu entlasten. Das Buffet II. Klasse, in welchem die Frage der Treppenverbindung mit der Galerie nicht ohne Schwierigkeiten zu lösen war, verfügt mit Zugang von der Galerie über einen Ess- oder Sitzungssaal, der bestimmt ist, den Bedürfnissen geschlossener Gesellschaften und Vereine zu dienen. Das zweite Stockwerk dieses Flügels umfasst die Wohnung des Buffetwirtes, die überaus modern eingerichteten Küchenräume, und im innern Drittel die Wohnräume des Buffetpersonals. Das Untergeschoss und der erste Stock des Westflügels sind für betriebstechnische Räume reserviert, während der zweite Stock die Wohnungen des Chefs und Souschefs des Bahnhofes enthält.

Die Erfahrungen, welche im Laufe langer Jahre auf dem Gebiete der Bahnhofsanschmückung und der Reklame gesammelt worden sind, kamen nun in Biel dem neuen Aufnahmegebäude in weitestem Maß zugut. Ein engerer Kreis von Künstlern wurde zu einer Konkurrenz eingeladen, nach deren Ergebnis die Ausschmückung des Wartsaals II. Klasse dem Eiler *Philippe Robert*, diejenige des Buffets II. Klasse dem Berner *Cardinaux* und diejenige des Buffets III. Klasse dem Berner *Ernst Linck* vergeben wurde. *Cardinaux* fiel die Aufgabe zu, die grosse Westwand im Buffet II. Klasse zu schmücken, deren Eindruck durch den symmetrischen Aufstieg der beidseitigen Treppenaufgänge zu der Galerie nicht eben günstig beeinflusst wird. *Lincks* Arbeit im Buffet III. Klasse kannte solche Schwierigkeiten nicht und gestattete deshalb zum vornherein eine grosszügigere Lösung des Problems. Ueber einem abgestuften Rot des Getäfers und der Aussenwand der Galerie wurden Wand und Decke in einem harmonisch abgetönten Grün gestrichen, während die äussere Brüstung der Galerie durch wenige, doch farbenprächtige Medaillons hervorgehoben wurden. Die Arbeiten im Wartsaal II. Klasse sind zur Stunde noch nicht völlig beendet.

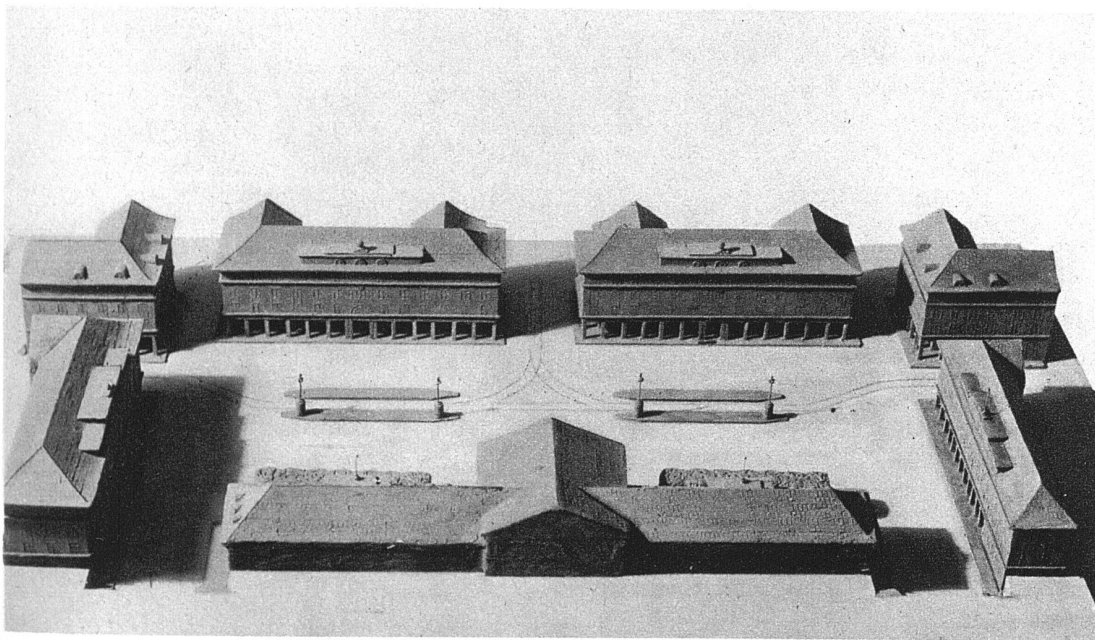
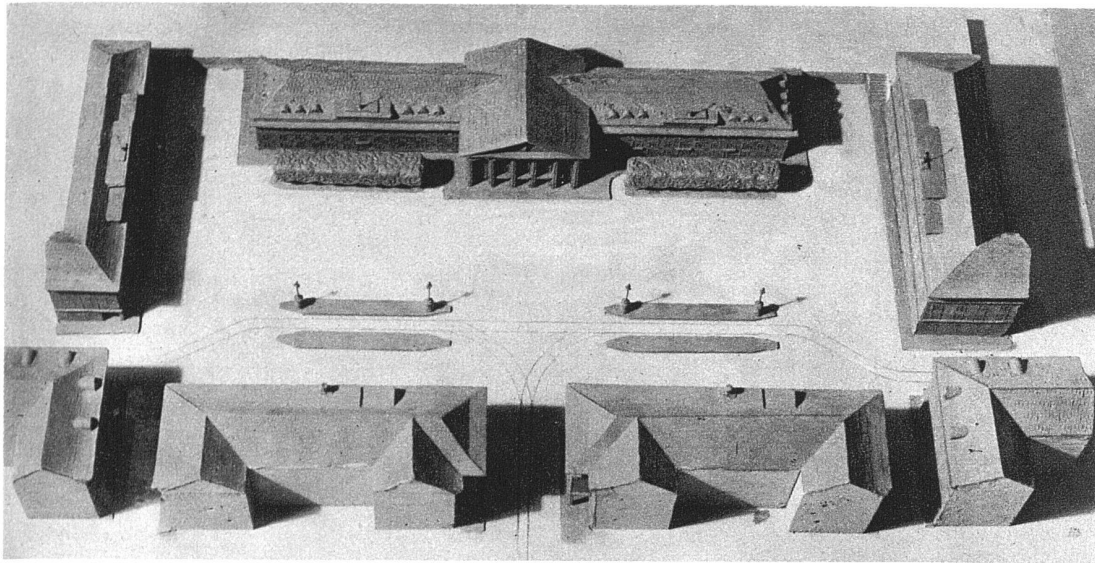
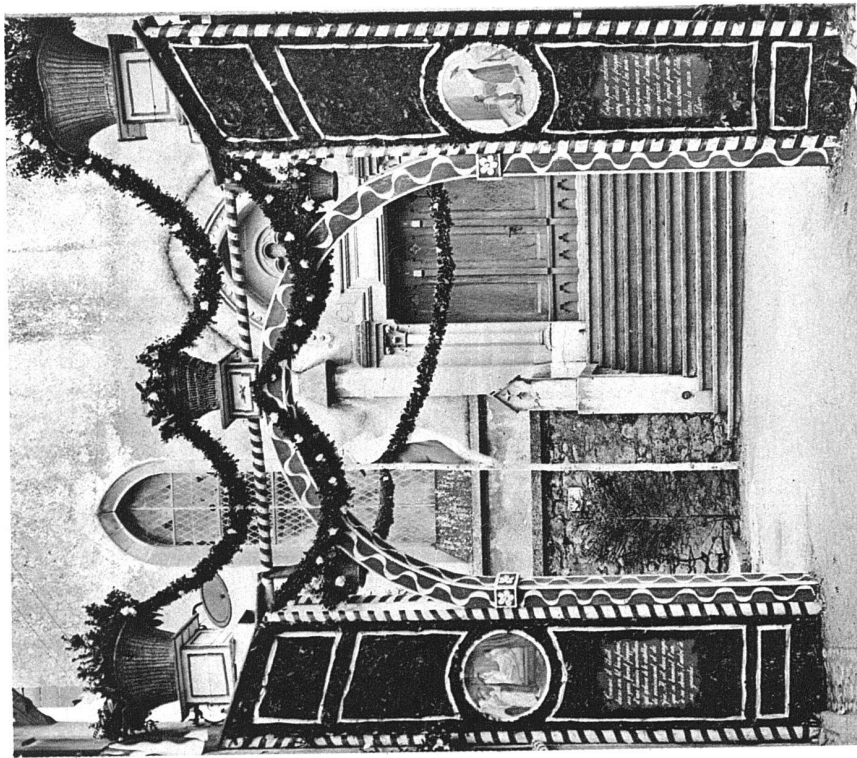
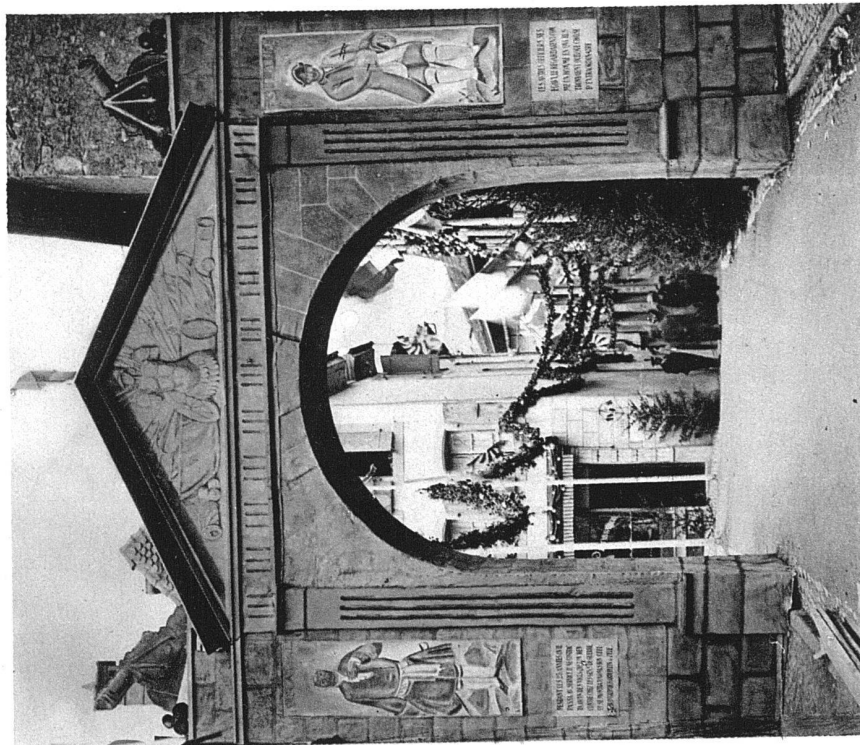


ABB. 10 UND 11 MODELL FÜR DIE AUSGESTALTUNG DES BAHNHOFPLATZES



«LA BELLE INCONNUE»



«SERVICE A L'ETRANGER»

FIG. 12 ET 13 ALBERT MURET, EPESSES DÉCORATIONS POUR LE BI-CENTENAIRE DE LA MORT  
DU MAJOR DAVEL A CULLY

*Die Schalterhalle*, die für künstlerische Aufgaben grosse Flächen zur Verfügung zu stellen hat, bleibt ausschliesslich für die Reklame reserviert. Hier hat der Maler *Bütschi* aus Biel bereits einen Auftrag für die Uhrenfabrik Omega ausgeführt, welcher auf die hohen und schmalen Wände zwischen den Fenstern der Halle verteilt wurde. Die grossen Seitenflächen stehen weitem Reklamezwecken noch offen.

Mit dem Bahnhof Biel ist ein Werk von bleibender Bedeutung geschaffen worden. Sowohl den Schweizerischen Bundesbahnen, die auch während der Jahre des Krieges keine Opfer scheuten, um eine grosszügige Anlage zu schaffen, wie auch der Stadt Biel, die in dreissigjähriger Verfolgung ihres grossen Zieles nie rastete, sondern mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln den Bahnhofgedanken förderte, gereicht das vollendete Werk zur Ehre.

*Werner Bourquin.*

\*

## LE BI-CENTENAIRE DE LA MORT DU MAJOR DAVEL A CULLY

Parmi toutes les manifestations par lesquelles le Canton de Vaud a célébré le bi-centenaire de la mort du Major Davel, initiateur et martyr de son indépendance, celle de Cully semble avoir très spécialement bénéficié de la faveur publique. C'est de Cully que le Major partit à la tête de sa troupe, ignorante des projets de son chef, pour libérer son pays de la domination bernoise. Equipée téméraire, que, trahi, il paya de sa vie le 24 avril 1723, sur l'échafaud.

Or, en ce même 24 avril de la présente année, une foule immense accourue pour la cérémonie commémorative, encombra la petite ville au point que la circulation y était impossible, et, durant toute une semaine un flot quotidien de visiteurs vint revivre cette page d'histoire, sous les arcs de triomphe élevés à la gloire du héros et fleurir son monument.

Quelle fut la cause de ce succès? Telle est la question qu'on veut bien me demander de commenter ici pour accompagner ces photographies. Il est toujours délicat de parler de soi: on voudra bien m'excuser si je ne sais y mettre autant de modestie que de franche simplicité.

Aussi bien dois-je avant tout déclarer que le premier élément de succès fut l'admirable état d'esprit de notre population de Lavaux, sa fine compréhension, sa bonne volonté, sa confiance et surtout son patriotisme qui vit dans cette circonstance une occasion unique de s'exprimer; car la race est bonne, ici, fortement adaptée au sol; la culture de la vigne, à l'exclusion de toute autre, lui a donné une unité admirable; c'est le cœur vivant du Canton de Vaud, qui palpite au soleil sur les coteaux escarpés, contre l'azur du ciel et l'azur du Léman et qui de là, à chaque vendange, envoie son sang généreux réjouir le pays. Il fallait que tout fût expressif en cette cérémonie du 24 avril et tout le fut en effet. —

A la fin de janvier, le comité d'organisation voulut bien accepter sans discussion le premier projet que je lui proposai, me laissant l'entière responsabilité de son organisation et peu de jours après, je pus en exposer le plan définitif dans une assemblée publique. Dès lors, l'affaire était lancée et toutes les bonnes volontés à pied d'œuvre. Un mois après, les maquettes des 7 arcs-de-triomphe étaient en mains de M. E. Strauss, architecte à Cully, qui en établissait les plans constructifs, pour les remettre ensuite aux divers comités chargés de les exécuter et qui venaient «au rapport» chaque semaine.

URTEILE ÜBER «DAS WERK»

«... und Ihnen gleichzeitig sagen, wie sehr mich der neue Jahrgang Ihrer Zeitschrift freut. ... Ich bin mir bewusst, dass Ihre Aufgabe keine leichte ist. Umso erfreulicher ist das Resultat Ihrer Bestrebungen.»

Architekt H. N., Zürich, März 1923.

«Très bien le dernier No. (3) de «Das Werk», les illustrations selon procédé de M. Fretz sont belles. C'est un procédé à utiliser pour d'autres ouvrages.»

Architecte R. Ch., La Chaux-de-Fonds, April 1923.

«Ihre liebenswürdige Zusendung von zwei Nummern des Aprilheftes hat mich angenehm überrascht und danke ich Ihnen herzlich dafür. Die Reproduktionen sind wirklich tadellos ausgefallen und gut gruppiert ...»

Innenarchitekt G. H., Genf, Mai 1923.

«... Je tiens à vous dire que le numéro 5 est très bien venu. Les clichés sont tout à fait au point. Ceux du parc de Bremgarten sont particulièrement beaux. La «Friedenskirche» est une œuvre intéressante. Elle est d'un style austère qui convient au protestantisme ...»

Architecte F. G., Lausanne, Mai 1923.

«... Mit Freude verkündet man es: seit Neujahr besitzt die deutsche Schweiz eine richtige, hochstehende Kunstzeitschrift ... «Das Werk» in seiner neuen Gestalt verdient wärmste Empfehlung.»

«Literarische Warte» der «Neuen Zürcher Nachrichten», Mai 1923.

«... Das Heft 5 macht einen ausgezeichneten Eindruck und ich muss Sie dazu aufrichtig beglückwünschen. Geradezu wundervoll sind die Publikationen vom Schloss Bremgarten ...»

Architekt R. G., Bern, Mai 1923.

«... Alle Aufsätze sind reich illustriert: Möge die Zeitschrift auf dem so glücklich eingeschlagenen Wege weiter wandern!»

«Der Bund», Mai 1923.

«... Die vortrefflich redigierte Kunstzeitschrift, die der Verlag der Gebr. Fretz A. G. mustergültig ausstattet nach Druck und Abbildungen, sei aufs neue bestens empfohlen.»

«Neue Zürcher Zeitung», Juli 1923.

**ALABASTER** NUR EIGENE FABRIKATE  
**BELEUCHTUNGSKÖRPER** PIERRE FOURNAISE  
Zollikerstrasse No. 159 · ZÜRICH S

**Das Ideal aller Gerüste (ohne Stangen) ist das**  
**BLITZ-GERÜST**  
Grosse Vorteile gegenüber allen Konkurrenzsystemen bei Neu- u. Umbauten. Renovationen.  
**MIETWEISE ERSTELLUNG** für Maurer, Steinhauer, Spengler, Malerarbeiten, u. s. w. durch:



3500 kg.

**GERÜSTGESELLSCHAFT A.G. ZÜRICH 7** STEINWIESSTR. 86  
TELEPHON: HOTT. 2134 + TELEGR. ADR.: BLITZ-GRÜST  
und durch folgende Baugeschäfte:

Zürich: Fietz & Leuthold A.G.	Genf: Ed. Cuénod S. A.
Zürich: Fr. Erismann, Jng.	Neuhausen: Jos. Albrecht
Winterthur: J. Häring	Herfau: Joh. Müller
Andelfingen: Landolt-Frey	St. Gallen: Sigrist, Merz & Co.
Bern: Riesen & Co.	Olfen: Otto Ehrensperger
Luzern: E. Berger	Rheinfelden: F. Schär
Bubikon: A. Oetiker	Solothurn: F. Valli
Basel: Eug. Berli	Biel: Otto Wyss
Glarus: Rud. Stüssy-Aebly	

**TAPETENGESCHAFT.**  
**R. HEUSSER**  
WEBERGASSE ST. GALLEN.



**GROSSES LAGER IN**  
**TAPETEN**  
**REICHE COLLECTIONEN**  
**EIGENETAPEZIERER**

**HARTSANDSTEIN**  
(Oggiono DF 1936 cm<sup>2</sup>, Barzago DF 1407 cm<sup>2</sup>)

**GRANIT**  
von Anzola (schwarz), Biella (dunkelgrau), Baveno (rötlich) dem SYENIT ebenbürtig

**MARMOR**  
**G. REDAELLI & Co.**  
Hartsteinwerk  
**CAPOLAGO** (Tessin)

Vertretung:  
A. G. Tessinische Granitbrüche,  
Zürich 1 (Metropol)  
Telephon Selnau 24.60

REFERENZEN:  
Nationalbank Zürich; Nationalbank Luzern; Kreditanstalt Zürich; Kreditanstalt Luzern; Unfallversicherungsanstalt Luzern; Kantonalbank Frauenfeld usw.



**Kachelöfen**  
aller Art  
**Gebr. Mantel, Elgg**