

Der neue Güterbahnhof der S.B.B. in Weyermannshaus-Bern

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **25 (1935)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-635052>

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.

Gelegenheit, die Statuen, Köpfe und Gruppenbilder von allen Seiten zu betrachten und so beim Umschreiten die Raumwerke im Raume zu genießen.

Nicht anders hat es sich der Künstler gedacht; seine Schöpfungen fordern keinen bestimmten Hintergrund, sie zeigen harmonische, starke Linienführung von allen Seiten. Sie sind imstande, selbst die Luft zu umgreifen und sie als Räumlichkeit in die Gesamtanlage einzubeziehen. Auf Tändelndes der Figürlichkeit wird verzichtet, große Geschlossenheit verlangt nicht vor allem Belebtheit nach außen hin, sondern in sich. So entstehen gefestigte, sehr sichere und eindeutige Arbeiten wie die „Brunnenfigur“, die „Gefesselte“, „Mädchen mit Falter“, und auch die unvollendeten „Zwei Menschen“ lassen ihr ganzes Leben zwischen einander und nicht in den Raum hinaus schwingen.

Von ebenso entschiedenem Gestaltungswillen und großem Können zeugen Hubachers Köpfe, vorzüglich in Bronze oder Terrakotta, die die ganze Ausdruckskraft eines menschlichen Körpers über die Halslinie zusammengezogen, in Schädel- und Gesichtsbildung gelagert, lebensstark wiedergeben und während die Ganzfiguren in erster Linie Frauenkörper darstellen — sowohl dem Männer- als auch dem Frauenbildnis gewidmet sind. Zumeist restlos durchgearbeitete Werke, deren sorgfältige Ausführung jedoch niemals Unwesentliches in besondere Erscheinung treten läßt, fertige Würfe, neben denen viele der „Reisebilder“ in Plastik mehr nur wie aus der Fremde mitgebrachte, zufällig geschaffene Ueberraschungen wirken.

Reizvoll sind viele der in Miniatur gehaltenen Terrakotten, den plastischen Ausführungen würdig zahlreiche aquarellierte Altzeichnungen, von denen manch eine ein eigenes geschlossenes und gar nicht studienmäßiges Bildchen abgibt, während sich Hubachers große Kunst in den ägyptischen Landschaften auf fremderem Gebiete selbst ziemlich im Stiche lassen muß.

Die Zeichnungen haben in den unteren Räumen der Kunsthalle eine vielfältige und doch in sich durchaus harmonisierende Gefolgschaft: Frik Traffelet stellt seine mit erstaunlichem Fleiß und Geschick geschaffenen Aquarelle und Zeichnungen mit Soldatenmotiven aus. Die ganze schweizerische Armee versammelt sich hier, vom jungen Säumer bis zum wadeligen Landsturmmann, herangerückt über Landstraße, Fluß und Gebirge. Alle Waffengattungen, alle militärischen Situationen. Auf den weißen, silbrig gerahmten Blättern manövriert ein ganzes Heer in Einzelgruppen und Einzelmenschen. Klug beobachtet und komponiert, im Fluge erhascht, mit meist matten Farben übermalt und nur durch breite, einfachste Schatten in Perspektive und Tiefe gezwungen, wirken diese oft nur in flüchtigsten Strichen andeutenden Zeichnungen lebendig und — schon der Motive wegen — originell. Wollen wir hoffen, das Interesse der zahlreichen Käufer gelte nicht so sehr diesen Motiven allein als auch der Wendigkeit des Künstlers, der in den zweieinhalbhundert Bildern bei stets derselben Technik mit frischen, würzigen Wiedergaben jegliche Eintönigkeit und Ermüdung auszuschalten versteht!

Goethe über Kunst.

Die Künste ahmen nicht geradezu nach, was man mit Augen siehet, sondern gehen auf jenes Vernünftige zurück, aus welchem die Natur besteht und wornach sie handelt.



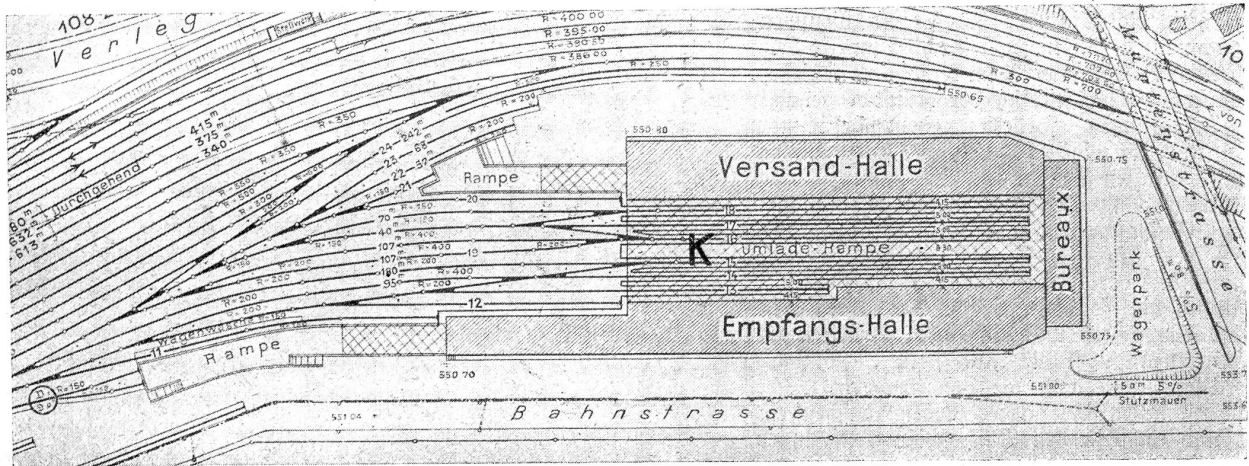
Hermann Hubacher: Mädchenkopf. (Klischee aus dem Ausstellungskatalog.)

Der neue Güterbahnhof der S. B. B. in Weyermannshaus-Bern.

Anfangs Dezember des verflossenen Jahres wurde der neue Güterbahnhof Weyermannshaus dem Verkehr übergeben. Eine erste Bauetappe der projektierten Erweiterung des Berner Hauptbahnhofes ist damit nach vierjähriger Bauzeit glücklich abgeschlossen worden. Die Verlegung nach Weyermannshaus war gegeben, weil an der alten Stelle an der Laupenstrasse dem zu eng gewordenen Güterbahnhof keine Entwicklungsmöglichkeit geboten war und weil der Raum der alten Anlage durch den künftigen Personenbahnhof in Anspruch genommen wird.

Die neue Anlage draussen am Südwestrande des Bremgartenwaldes umfaßt nebst weitläufigen Geleiseanlagen folgende Hochbauten: den Stückgüterbahnhof, das Dienstgebäude mit einer Speiseanstalt, das Gebäude für die Wagenreparaturen und drei neue Stellwerkgebäude. Der Platz dafür mußte durch umfangreiche Vorarbeiten geschaffen werden. Der Bremgartenwald wurde dabei angeknipst, die Murtenstrasse und die Bahngleise mußten verlegt werden mit Verlängerung von zwei bestehenden Unterführungen.

Ueber die ganze Neuanlage orientieren in trefflicher Weise Planfisse (S. 86) und Fliegeraufnahme (S. 87).



Der neue Stückgüterbahnhof Weyermannshaus mit 7100 m² Lagerfläche.

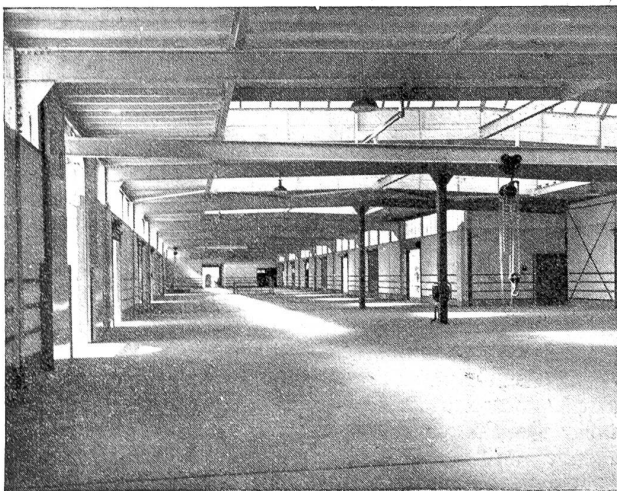
Der Gebäudekomplex links der großen Straßenbrücke ist der neue Stückgüterbahnhof mit dem Bureaugebäude an der Stirnseite, mit der Empfangshalle links und der Versandhalle rechts davon. Der Güterverkehr wickelt sich hier auf folgende Weise ab:

Der Spediteur oder Private, der Stückgüter zu versenden hat, fährt mit seinem Auto oder Fuhrwerk den Rampenweg bei der Murtenstrassenbrücke hinunter vor die Versandhalle, und zwar wählt er diejenige der fünf Annahmestellen, die für den Bestimmungsort seines Frachtstückes in Frage kommt. Sein Frachtgut wird hier auf einer automatischen Wage gewogen, mit der Etikette der Bestimmungstation versehen und verladen. Für die meisten Frachtstücke steht der Wagen der Bestimmungstation auf dem an der Versandhalle gelegenen Geleise bereit. Alle nach Zürich bestimmten Güter beispielsweise werden in den Zürcherwagen eingeladen; für 36 Stationen stehen so täglich die Wagen zur Entgegennahme der für sie bestimmten Fracht bereit. Für weniger große Stationen nehmen Sammelwagen, die die Frachtgüter auf einer bestimmten Strecke zu verteilen haben, die Stücke entgegen.

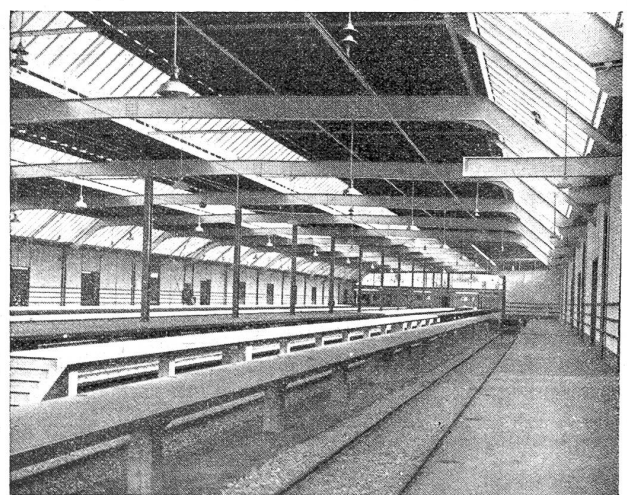
Der Frachtbrief des aufgegebenen Stückes geht zur rechnerischen Erledigung nach der Versandabteilung ins Bureaugebäude. Hernach wird er im sogenannten Schrif-

te geleitet zu werden. Dieser Beamte kontrolliert an Hand der Frachtdokumente die zu versendenden Stückgüter und läßt sie nach einem bestimmten Tages- und Transportprogramm abgehen. Dieser Fahrplan ist der Handels- und Geschäftswelt bekannt, die so über die Abfahrts- und Ankunftszeiten ihrer Güterstücke orientiert ist.

Einen ähnlichen, nur umgekehrten Weg gehen die Empfangsgüter. Die gefüllten Güterwagen werden nach ihrer Ankunft, in bestimmter Reihenfolge geordnet, in die Empfangshalle hineinbuhiert. Jeder Wagen steht an der zum Entladen günstigsten Stelle. Der Schriftenkontrolleur vergleicht wieder die Begleitpapiere (einzelne Frachtbriefe für komplette Wagen und Frachtbriefbünde für Stückgutwagen) mit dem Inhalt der angekommenen Wagen und heftet jedem Schriftenbund ein den Tagesstempel sowie die Nummer des Ankunfts zuges enthaltendes Meldeformular bei. Die so kontrollierten Frachtbriefe werden in der Empfangsabteilung der Güterverwaltung zunächst in Berner- und Transitendungen zerlegt und mit den Zeichen „O“ (offizielle Camionnage: Kehrl & Dehler) oder „R“ (Restantgüter, die von den Adressaten selbst abgeholt werden) versehen und gehen dann wieder in die Empfangshalle zurück, wo die Wagen inzwischen zum Entladen bereitgestellt wurden. Auf Grund der Frachtbriefe werden nun die Wa-



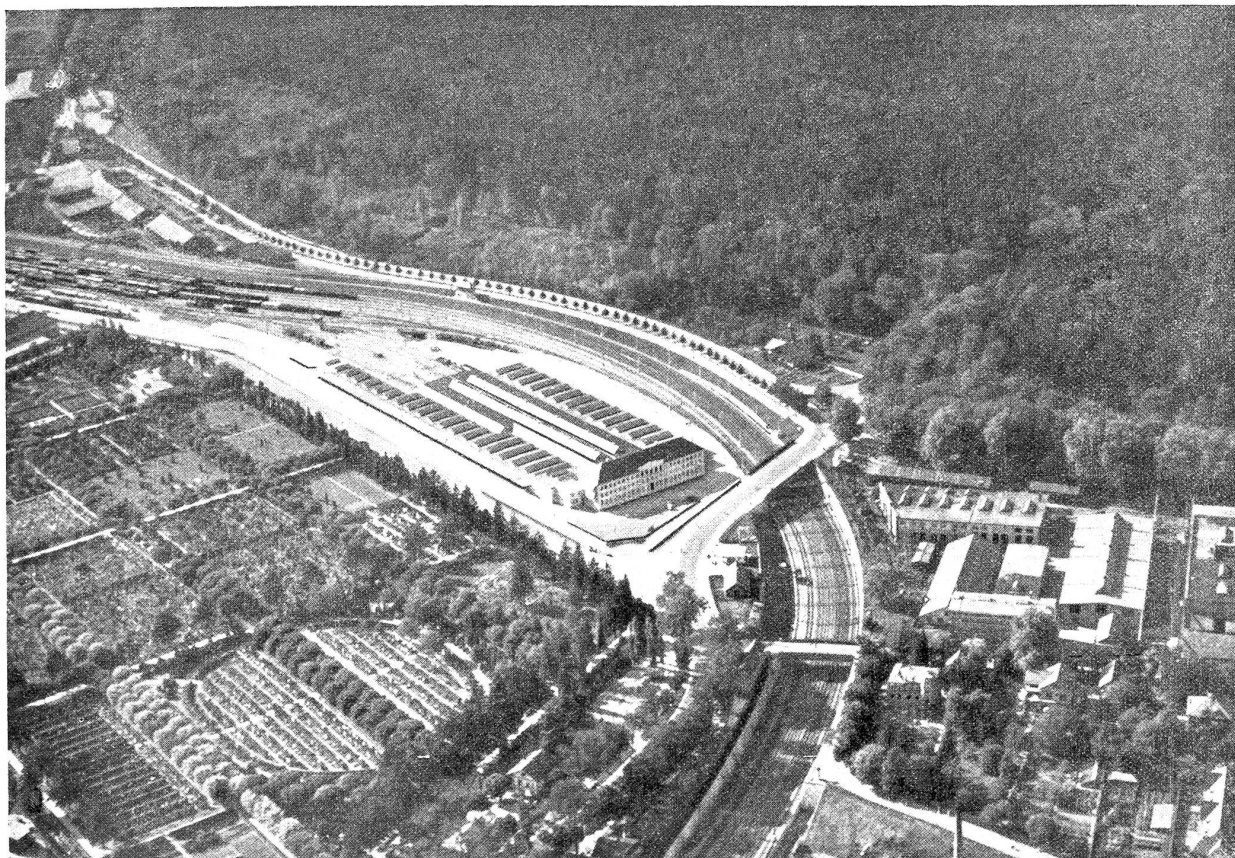
Versandhalle.



Umladehalle.

bureau mit andern Frachtbriefen kurswagen- oder lagerplatzweise in Schriftenbündel geordnet, um, mit den Nummern der Versandwagen versehen, zum Schriftenkontrolleur

gen entladen und die Güterstücke an die Ausgabebotore gestellt; diese tragen Nummern; die ausgeladenen Frachtstücke stehen dort in eine linke „O“- und eine rechte „R“-Hälfte



Der neue Güterbahnhof Weyermannshaus in Bern. (Fliegeraufnahme.)

gruppiert. Der abholende Camionneur oder Geschäftsmann ersieht aus dem Frachtbriefe sofort, an welchem Tor und auf welcher Seite sein Gut zu finden ist. Er fährt mit seinem Auto oder Fuhrwerk vor das bezeichnete Tor der Empfangsrampe und läßt sich seine Sache herausgeben.

Für ankommende Güter, die nicht sofort abgeholt werden können und aufgestapelt werden müssen, sind unter der Versand- und Empfangshalle große Lagerhallen eingerichtet. Teile davon können von den Geschäftsleuten gemietet werden. Mehrere Aufzüge vermitteln den Verkehr aus den Hallen in die Lagerräume, die natürlich auch mit Treppenausgängen, z. B. zum Gebrauch der privaten Mieter, versehen sind.

Transitgüter werden wenn möglich gleich vom Ankunftswagen, über die Umladerampe in der Mitte der Halle hinüber, in die schon bereitstehenden Versandwagen umgeladen.

Mit der Empfangshalle in Verbindung steht auch der Raum, wo der Zoll gemacht wird.

*

Wie man aus dieser kurzen Beschreibung ersehen mag, ist dem Güterverkehr auf dem Platze Bern durch eine klug ausgedachte Organisation eine rasche und reibungslose Abwicklung gesichert. Das Ein-, Aus- und Umladen geschieht in wettergeschütztem einheitlichem Raume auf kürzesten Arbeitswegen; die Lagerfläche ist so bemessen, daß die Güter nicht aufeinander geschichtet werden müssen. Die ganze Anlage ist so geräumig, daß leicht eine noch stark anwachsende Gütermenge bewältigt werden kann. Das zeigt rasch ein Vergleich mit dem alten Schuppen an der Laupenstrasse: während dort bloß eine Lagerfläche von 3440 Quadratmeter zur Verfügung stand, mißt hier die Lagerfläche 7100 Quadratmeter, also mehr als das Doppelte.

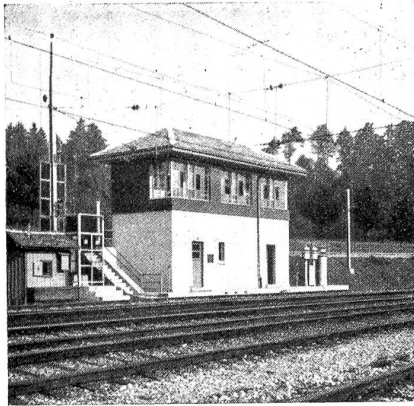
Sehen wir uns noch im Bureaugebäude etwas um. Das Erdgeschoß enthält zunächst die Schalterhalle mit getrennten Kassen für Versand und Empfang, dann alle Bureaus der Güterverwaltung für den täglichen Verkehr der Bahnkunden, ferner die Räume für den Camionneur und die Zollverwaltung. Im ersten Stock ist die Buchhaltung untergebracht; sie ist mit den Versand- und Empfangskassen durch Aufzüge verbunden. Daneben liegen Bureaus, die an solche Handelsfirmen vermietet werden können, deren Geschäftsart eine enge Verbindung mit dem Güterbahnhof erfordert. Im zweiten Stock sodann findet sich ein großer Saal für Informations- und Fortbildungskurse, für Prüfungen des Personals und periodische Konferenzen, daneben wieder vermietbare Bureaux, Toiletten und Garderobe. An den beiden Stirnseiten des Gebäudes, im 1. und 2. Stock, haben vier Dienstwohnungen zu vier Zimmern für das mit dem Betrieb eng verbundene Personal Platz gefunden. Der Dachstock endlich enthält das Archiv, die automatische Telephonzentrale und die Estrichräume der Dienstwohnungen und des Bahnhofbetriebes, während im Keller die Zentralheizung und die Vorratsräume für Bahn und Wohnungen, eine städtische Transformatorstation, der zentrale Schaltraum für die ausgedehnte Licht- und Kraftversorgung des Gebäudekomplexes untergebracht sind.

*

Im westlichen Teil der Anlage, an der neuen Bahnstraße, liegen das Dienstgebäude mit der Speiseanstalt für das im Rangierdienst beschäftigte Personal und das Gebäude für die Reparatur der beschädigten Güterwagen. Im Bereiche der Rangiergeleiseanlagen stehen auch die drei neuen Stellwerkgebäude, von

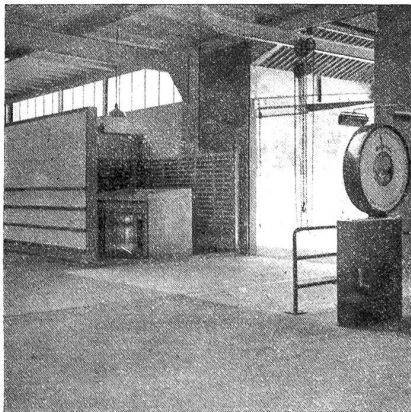
denen aus die sämtlichen Weichen des Güterbahnhofes gestellt werden.

Die ganze Anlage dürfte in ihrer klaren, wohlbedachten Disposition als ein Muster eines neuzeitlichen Güterbahnhofes angesprochen werden. Sie ist das Resultat jahre-



Stellwerkgebäude II.

langer Vorstudien in den Baubureaus der S. B. B. und der aus reichen praktischen Erfahrungen gemachten Ueberlegungen der leitenden Beamten im Bahnbetrieb. Die Projektierung und Bauleitung der Hochbauten lag in der Hand von Herrn Architekt Th. Nager, Chef der Sektion Hochbau der Generaldirektion der S. B. B. Maßgebend für die betriebstechnische Organisation des neuen Güterbahnhofes waren die Vorarbeiten des derzeitigen Chefs der Güterexpedition, des Herrn A. Gerber. Die Bauarbeiten wurden von ca. 350 zum größten Teil ortsansässigen Unternehmern und Handwerkern ausgeführt. Unsere Leser mögen



Annahmestelle (Empfangshalle).

den Gang hinaus an die Murtenstraße und Bahnstraße nicht scheuen, um sich einmal die großartige Anlage — sie hat rund 10 Millionen Franken gekostet — aus der Nähe anzusehen. —er.

Der Wasserturm von Babel.

Als die Welt noch öde und leer war, der Euphrat noch namenlos sein Land durchfloß und jährlich durch Ueberschwemmungen und mitgeführtes Geschiebe seine Ufer entweder düngte oder verwüstete, siedelten sich die ersten Menschen an seinen Ufern an. In der Wüste vereinzelt vorkommende Oasen bildeten Paradiese, in welchen die Glük-

licheren wohnten und es stammt wohl daher der heute noch gebräuchliche Ausdruck vom Leben wie im Paradiese.

Zuerst nährten sich diese Menschen vom Fischfang und mit kleinen Booten befuhren dieselben den Euphrat, um später an den Ufern sich anzusiedeln, den Ackerbau und die Jagd zu pflegen. Aber das Land war wasserarm und weglassig und wie der Ackerbau sich auch nach dessen Inneren ausdehnte, mußten Transportwege und Mittel zur Bewässerung geschaffen werden. Ein großer Wasserturm fand Aufstellung im Landesinneren und eine große Menge des Volkes fand lohnende Beschäftigung bei dem Bau desselben, bei der Herstellung der Verkehrsstraßen und Transportmitteln, der Beförderung der Ernte nach den Verbrauchsstellen, ganz besonders aber in der Beförderung der ungeheuren Wassermengen, welche der Wasserturm benötigte, um dem Verbrauche zu genügen. Je mehr der Ackerbau sich ausdehnte, um so mehr Volk fand dabei Beschäftigung und damit sein Brot. Kamele, Büffel und Esel, welche dabei als Trag- und Zugtiere dienten, stiegen in deren Wert und es ist geschichtlich, daß damals der Reichtum der Menschen nach der Anzahl der Kamele bemessen wurde, die diese sich zu eigen nennen konnten. Wohlfahrt herrschte und gute Sitten.

Jahrhundertlang nährte sich zufrieden dieses Volk von dem sich so geschaffenen Erwerbe, bis der Absatz der Produkte sich verringerte, weil die Nachbarländer inzwischen eigene Anbaustellen geschaffen, um so den Transportkosten zu entgehen und so die Ankaufspreise niedriger und erschwinglicher zu gestalten. Um den Absatz und die geschaffenen Anlagen und damit dem Volke seine Verdienstquelle zu erhalten, wurden die Anlagen vervollkommen und zur Senkung der Gestehungskosten der zu verkaufenden Produkte die Löhne der Wasserträger und Fuhrleute herabgesetzt, die Anzahl der Fuhrwerke verringert und den Trag- und Zugtieren größere Lasten zugemutet. Später sogar die sämtlichen Wasserträger durch automatisch regulierte und mechanisch angetriebene Zentrifugalpumpen, die Lastfuhrwerke und die zugehörigen Tiere und Kutscher durch auf Schienen gezogene Wagen und Lokomotiven ersetzt und Dampfschiffe verdrängten die Ruderboote, welche vielen Ruderern, wenn auch langes, so doch nahrhaftes Brot geboten.

Verarmt ist seither dieses Volk und einen reichen Kamelbesitzer kennt man nicht mehr. Bettelnd und hungernd, ja aus Not stehend dem Zuchthause und dem Tode preisgegeben, erinnert daselbe nicht mehr an die früheren Zeiten. Verfallen sind die Häuser und Hütten, verlassen die Schulkhäuser, in welchen man die Lehren vom Schicksal nicht gelernt, allein noch steht das goldene Kalb, das noch heute allein angebetet wird. L.

Winterabend.

Von Margrit Volmar.

Abend war's,
Und westlich öffnete die sinkende Sonne
Mit goldroten Strahlen lezte Wolkenreiche
Weit und selig.

Im Norden aber stand der Himmel schwarz
Und vollbereit, um seinen Schnee zu werfen.
In der winterreifen Wiesenweite
Schimmerten gefrorne Wässerchen und Tümpel,
Die in sich das Sonnenbrennen spiegelten.
Die Föhren aber und die Tannen, die so
Einsam und vereinzelt stehen,
Ließen sich vom Sturm durchtoßen,
Und rauschend sangen sie
Mit ihm sein großes Lied.