

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 8 (1918)
Heft: 34

Artikel: Die Lösung der Berner Bahnhoffrage
Autor: H.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-641090>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

ewig dröhnt es vom Geräusch aus- und einziehender Stimmen; kein noch so leises Flüstern, kein Seufzer einer Menschenbrust, und wenn aus tausend Meilen weiter Ferne, dessen letzter Hall hier nicht aufgefangen würde, den hier die tönenden Wände nicht hin und wider werfen und verdoppelt und verzehnfacht an das gierige Ohr der Welt hinausfenden.

„Von dort muß es gekommen sein; denn die alte Badekathi sieht mir nicht aus wie eine Schwägerin. Aber sie wissen es, wissen es wirklich; sie reden davon, alle und überall; nur deinen Namen — vielleicht hat das Wellenrauschen ihn derzeit übertönt — scheint das ehernen Haus nicht mit hinabgesandt zu haben. Ich habe meine gerechte Schadenfreude, wie sie mit den Nasen in der Luft forschen, wie vor Gier ihre Ohren in den Urzustand zurückkehren und wieder beweglich werden und dennoch nichts erfassen.

„Aber hundert täppische und tüdische Hände griffen nach deinem schönen Schmetterling, um ihm den Schmelz von seinen Flügeln abzustreifen.

„Da hat er sich denn einfach aufgeschwungen und ist davongeflogen; wohin, das hat auch mir die Fama bis jetzt noch nicht verraten wollen.“

— Schon längere Zeit hatte die Mutter vor dem Lesenden gestanden und ihm in das erregte Angesicht geblickt. Jetzt wandte er ihr langsam seine Augen zu.

„Ich werde meine Pynche von der Ausstellung zurückziehen,“ sagte er düster, „und dann, Mutter, reise ich; aber nicht nach der nordischen Küstenstadt.“

* * *

Der andere Tag war angebrochen.

So viel stand fest, er wollte fort; er hatte das Bedürfnis, ganz mit sich allein zu sein; kein Sohn einer Mutter, kein Freund eines Freundes. Er dachte an den Spreewald mit seinem Netz von hundert stillen Wasserarmen, in dessen Schatten er sich einmal mit seinem Freunde, dem Maler, einen schönen Sommermonat lang verloren hatte. Auf einsamem Nachen unter überhängenden Erlen hinzufahren, zwischen flüsterndem Schilfrohr oder durch die breiten schwimmenden Blätter der Wasserlilie — wie erquickende Kühle wehte es ihn an. Er ging rascher unter den bestaubten Linden der Hauptstadt dahin; er konnte morgen, ja schon heute abreißen. Nur noch einmal wollte er seine Pynche sehen und dann einem dienstfertigen Freunde alles Uebrige wegen Zurücknahme des Werkes übertragen.

Die Sonne stand noch schräg am Himmel. Die Säle des Akademiegebäudes waren zwar schon offen, aber die herkömmliche Stunde des Besuches war noch nicht gekommen. Nur in dem oberen Stockwerke, in welchem die Gemäldeausstellung ihren Platz hatte, standen einzelne Fremde hie und da vor einem Bilde; in den unteren Räumen, wo sich die Werke der Bildhauerkunst befanden, schien noch alles leer. Da sie gegen Westen lagen, auch ein paar Kastanienbäume unweit der Fenster ihre laubreichen Zweige ausbreiteten, so entbehrten sie noch des helleren Lichtes; es war noch etwas von der unberührten Morgenfrühe in diesen hohen Sälen und die Marmorbilder standen da in einsamer Schönheit und wie in feierlichem Schweigen.

Und doch, auch hier mußte schon ein Besucher sich eingefunden haben; denn ein leiser, tastender Schritt war



Im Erntefeld.

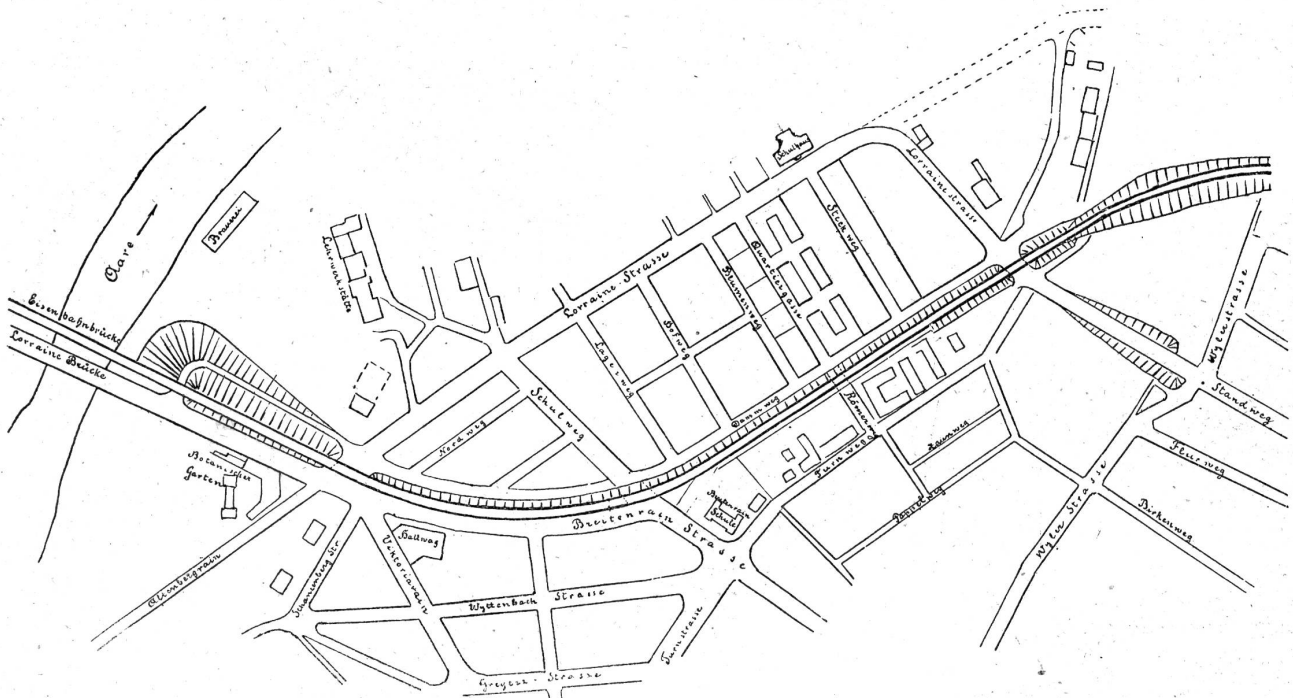
eben in dem letzten der drei Säle verschollen, als der junge Bildhauer die Tür des Eingangssaales hinter sich geschlossen hatte. Auch er trat, wenngleich sicher wie im eigenen Hause, so doch behutsam auf, als scheue er sich, den Widerhall zu wecken, der nur leicht in diesen Räumen schließt.

(Schluß folgt.)

Die Lösung der Berner Bahnhoffrage nach dem Gutachten von Dr. Ingenieur E. D. Gleim.

Neuerdings ist die Berner Bahnhoffrage akut geworden. Im Stadtrat wird in nächster Zeit darüber beraten werden, und die Bürgerschaft wird durch die Verhandlungsberichte mit den derzeit bestehenden Vorschlägen zur Lösung der Frage bekannt werden. Im Vordergrund der Diskussion wird unzweifelhaft die Arbeit des Hamburger Ingenieurs Prof. Dr. Gleim stehen. Es dürfte unseren Lesern willkommen sein, vorgängig dieser Verhandlungen Einblick in das Problem zu gewinnen, um jene selbst besser zu verstehen.

Schon seit 1911 besteht ein durch die Bureaux der Schweizerischen Bundesbahnen ausgearbeitetes Projekt für den Um- und Ausbau des Berner Bahnhofes. Die Ausführung dieses Projektes war auf die Zeit nach der Landesausstellung in Aussicht genommen. Dieses Projekt befriedigte aber die Behörden der Stadt Bern nicht, da es die Interessen der Stadt nicht in dem für sie wünschbaren Maße wahrnahm. Darum erteilte die städtische Baudirektion dem in Bahnhoffragen autoritativen Hamburger Ingenieur Dr. E. D. Gleim den Auftrag, die vorliegenden Pläne der Schweizerischen Bundesbahnen zu begutachten und in einem neuen Projekte diejenige Lösung vorzuschlagen, die für die Stadt Bern als die vorteilhafteste gelten kann. Das



Zum Gleimschen Gutachten über die Bahnhofsanlagen in Bern. Entwurf zur Hochlegung der Corrairie-Bahnstrecke mit Unterführung der Corrairie-Strassenzüge.

stellbahnhofes zu stehen kommen muß, damit die zu beladenden oder zu entladenden Wagen leichte Zu- und Wegfahrt haben, recht unvorteilhaft fern von der Hauptpost liegen wird. Das Projekt verlegt auch den Eilgutsschuppen von der Schützenmatte weg an das westliche Ende der Anlage und zwar hinaus zum heutigen Stückgutbahnhof; er legt sich unmittelbar westlich hinter dem städtischen Gasgebäude an den Abstellbahnhof an mit Zugang von der Laupenstrasse her.

Eine wesentliche Umgestaltung erfahren die Perronanlagen. Zu den heutigen 4 Perrons kommt ein fünfter. Dazu werden die meisten wesentlich verbreitert und verlängert, maximal auf 10,2 m, bzw. 340 m. Auf Gepädperrons verzichtet das Projekt, hingegen sieht es am westlichen und östlichen Ende der Perronanlage Gepä- und Posttunnel vor mit Aufzügen für die Perronkarren; diese brauchen so nur die Perronenden zu benutzen, was die Perrons zugunsten des Personenverkehrs stark entlasten wird. Die beiden Gepä- und Posttunnel sind durch einen unter dem Aufnahmegebäude durchführenden Längstunnel mit Aufzügen zur Gepädhalle miteinander verbunden. Auch die Post- und Eilgutsschuppen sind unterirdisch mit diesem Tunnelsystem in Verbindung gebracht.

Der Abstellbahnhof bleibt in der Hauptsache wo er heute ist, erfährt indessen durch geschickte Linienführung wichtige Verbesserungen. Das Areal der heutigen Eilgutanlagen wird als Abstellbahnhof für die Berner Dekretsbahnen, die Direkte Neuenburgbahn, die Gürbetal- und

Schwarzenburgbahn, benutzt; das Kohlenlager bleibt, wo es heute ist.

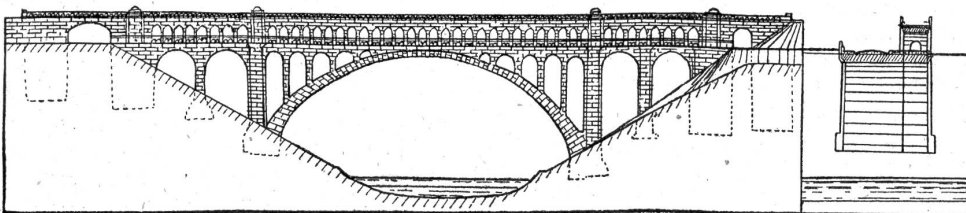
Für die Umgestaltung der Bahnstrecke zwischen dem Hauptbahnhof und dem Wylerfeld bringt das Gleimsche Projekt wertvolle Vorschläge. Als ein wahres Kolumbusei erscheint uns die Lösung, die Linie vom Bahnhof an bis zum Schulweg um so viele Meter zu heben, daß die Strassenzüge der Corrairie, die heute die Bahngleise überqueren, unterführt werden können. Diese Hebung ist möglich und leicht auszuführen, weil heute diese Strecke ein Gefälle nach Norden aufweist; dieses Gefälle wird in eine Steigung von 1:180 umgewandelt. Sie geht nach der Schulwegunterführung über in eine Horizontale, um weiter nordwärts in einer abermaligen sanften Steigung die Wylerstation zu erreichen. Diese Höherlegung der Linie ermöglicht die Hebung der Engestrasse aus ihrem Loch bei der heutigen Unterführung und die Verbreiterung derselben um einige Meter. Es können durch gefällose Unterführungen miteinander verbunden werden: die Corrairiestrasse mit dem Altenbergrain, der Schulweg mit der Breitenrainstrasse, die Quartiergasse mit dem Römerweg und hinten die umgebogene verlängerte Corrairiestrasse mit dem durch einen Landeinschnitt abwärtsgeführten Standweg.

Bei der Gelegenheit des Umbaus der Corrairiestrasse müßte wohl die Brückenfrage ihre endgültige Lösung finden. Gleim schlägt eine kombinierte Eisenbahn- und Strassenbrücke vor; erstere käme nordwärts, letztere südwärts zu liegen und zwar so, daß die Züge über einen viaduktartigen Oberbau 3 bis 4 Meter hoch über der Strassenbrücke fahren würden.

Für die Gestaltung und die Kostenberechnung hielt sich Gleim an den 1911 preisgekrönten Entwurf, der eine steinerne Galeriebrücke mit einem Hauptbogen von 83 m Spannweite vorsieht. Die Durchfahrt unter der Eisenbahnbrücke wäre als Trot-

Ansicht von der Stadtseite her vom Personenbahnhof

Querschnitt durch die Mitte nach der Corrairie



Das Gleimsche Gutachten über die Bahnhofsanlagen in Bern. Kombinierte Eisenbahn- und Strassenbrücke über die Aare.

