

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 44 (1928)

Heft: 34

Artikel: Umbau des Berner Hauptbahnhofes

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-582232>

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: 29.03.2025

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

schloß die Renovation des Pfarrhauses im Kostenvoranschlag von 14,000 Franken und den Bau einer neuen Kapelle auf dem Lüttschord.

Bauliches aus Aarau. Die Gemeindeversammlung Aarau bewilligte 295,000 Fr. für einen Turnhallebau, 250,000 Fr. für die Erweiterung und Renovation des Saalbaues, 273,000 Fr. für Straßenverbesserung und Trottoiranlagen, und 75,000 Franken für den Ankauf einer Garage.

Erweiterung des Kreispitals Muri (Aargau). Vertreter der Gemeinden der Bezirke Bremgarten und Muri verlangten die Erweiterung und bauliche Verbesserung des Kreispitals in Muri mit 400,000 Franken Kostenaufwand.

Ein neues Schulhaus in Lenzburg. Der Gemeinderat Lenzburg hatte auf Montag, den 5. November die Einwohnergemeindeversammlung einberufen, um Stellung zu nehmen zur Wahl des Schulhausprojektes und zur Bewilligung des erforderlichen Baukredits. Bekanntlich konnten sich die Behörden nicht auf ein Projekt einigen. Gemeinderat und Baukommission schlugen mehrheitlich ein von Architekt Schmidt in Basel stammendes Projekt in armiertem Eisenbeton und flachem Dache vor. Die Minderheiten in beiden Behörden empfahlen dagegen ein Projekt der Firma Brenner und Stutz in Frauenfeld, welches sich an die althergebrachte Baumethode mit Satteldach hält. Nach großer Diskussion entschied sich die Versammlung mit 450 gegen 144 Stimmen zugunsten des Projektes Stutz, d. h. nach althergebrachter Bauweise. Anträge auf Unterdrückung und Abtrennung der Aula blieben in Minderheit. Für die Ausführung der Arbeiten wurde ein Kredit von 717,000 Fr. bewilligt. Dazu kommen 75,000 Fr. für das Mobiliar und 100,000 Fr. für die Umgebungsarbeiten. Der Gesamtkredit beträgt also nahezu 900,000 Fr. Lenzburg ist aber in der glücklichen Lage, trotz dieser verhältnismäßig großen Auslagen keine Mehrsteuern beziehen zu müssen. Aus der Baureserve können 400,000 Fr. sofort amortisiert werden. An Staatsbeiträgen werden 100,000 Fr. erwartet. Für die Verzinsung und Amortisation des Restes sollen die städtischen Werke aufkommen. „Zof. Zgbl.“

Projekte für ein neues Strandbad in Locarno. Das Initiativkomitee eröffnet eine Konkurrenz unter den Architekten und Ingenieuren des Bezirkes für die Einreichung von Projekten. Die Konkurrenten können einen Situationsplan 1:500 und ausführliche Konkurrenzbedingungen beim offiziellen Verkehrsbureau beziehen. Die Projekte sind bis am 10. Dezember einzureichen.

Gewerbeschulhausbau in Lausanne. Der Gemeinderat von Lausanne verlangt vom Stadtrat einen Kredit von 810,000 Fr. für einen Gewerbeschulbau.

Bauliches aus dem Kanton Waadt. Der Große Rat budgetierte 1,911,446 Franken für Straßenbau, Straßen- und Flußkorrektur, und die Eindämmung von Wildbächen, und bewilligte 165,000 Fr. für den Bau eines Arsens in Morges, und 335,000 Franken für die Vergrößerung eines Asyls. Für das laufende Jahr wurden 332,000 Franken Nachtragskredite bewilligt.

Bau von 50 Wohnungen in Genf. Der Stadtrat von Genf ermächtigte die „Genossenschaft für den Bau gesunder Wohnungen“ zur Erstellung von 50 Wohnungen zu 2—5 Zimmern, wofür der Mietzins nicht höher als zu 200 Fr. pro Zimmer zu stehen kommen soll.

Bei event. Doppelsendungen bitten wir zu reklamieren, um unnötige Kosten zu vermeiden. Die Expedition.

Umbau des Berner Hauptbahnhofes.

Der Berner Hauptbahnhof hat während der Frauenaustellung wiederum mehrmals Gelegenheit gehabt, seine Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Den höchsten Verkehr, den die Bundesbahnen jemals zu bewältigen hatten, brachte bekanntlich der 9. September, wo sich zu den Ausstellungsbesuchern und üblichen Sonntagsgästen noch die Teilnehmer am Abstinenztag und an der Bauerndemonstration gesellten, so daß neben den fahrplanmäßigen Zügen nicht weniger als 113 Extrazüge geführt werden mußten. Wohl konnte die gewaltige Menschenmenge ohne jeden Unfall her- und abtransportiert werden; aber tatsächlich traten die längst gekannten Mängel des heutigen Bahnhofes erschreckend kraß in Erscheinung. Die einzige bestehende Unterführung zu den Einsteigeperrons erwies sich als viel zu eng, so daß die Reisenden in ein furchtbares Gedränge gerieten. Weniger augenfällig, aber deswegen nicht weniger gefährlich war ein weiterer Umstand: Die Bahnsteige waren und sind zu schmal und vor allem zu kurz. Die langen Züge, welche der angewachsene Verkehr nötig macht und wie sie die größere Kraft der elektrischen Lokomotiven ermögllicht, haben zwischen den sog. Holzkeilpfählen nicht mehr Platz, so daß sie oft beide Kreuzungsgeleise vorn und hinten sperren. Daraus ergibt sich die erste Forderung in bezug auf den Bahnhofumbau: Die Perrons müssen verlängert und verbreitert werden. Die Verbreiterung kann erzielt werden durch Abgraben des Hügel der Großen Schanze, vor allem des Hanges vor dem Obergerichtsgebäude. Das zwingt dann freilich dazu, die Schanzenbrücke fast auf das Doppelte ihrer heutigen Länge zu strecken. Die Perronverlängerung ist möglich in der Richtung nach Westen, in das Gebiet des heutigen Abstellbahnhofes hinein. Hand in Hand mit der Vergrößerung der Bahnsteige werden natürlich auch die Zugangsverhältnisse verbessert werden müssen. Statt der bisherigen einzigen engen Unterführung müssen mindestens zwei breite Unterführungen für die Reisenden und besondere Tunneln für den Aus- und Einlad der Gepäc- und Postsendungen geschaffen werden.

Wie ersichtlich, wird durch den Umbau der Bahnsteige der Abstellbahnhof in Mitleidenschaft gezogen, jenes Bahngelände also, wo die Züge zusammengestellt und aus dem sie in fertiger Komposition an die Einsteigstellen herangefahren werden. Nimmt man dem Abstellbahnhof aber von seiner heutigen Ausdehnung ein Stück von vielleicht 30 Meter Länge fort, so muß er das verlorene Gebiet anderwärts zurückzugewinnen suchen. Ihn noch weiter nach Westen zu verlegen, geht nicht an wegen der durch Gebäude aller Art verengerten Ausfahrt in der Richtung nach Freiburg. Als einziger Ausweg drängt sich die Verlegung des heutigen Güterbahnhofes auf. Diese Verlegung wird zurzeit geprüft, und sie muß logischerweise die erste Umbaustappe darstellen.

Ein weiteres Problem ist die Umgestaltung der Zugs-einfahrt von Osten her. Heute, da die Lorrainebrücke im Bau ist, denkt wohl kein Mensch mehr daran, daß die Einfahrt von der Dienststation Wyler her im gegenwärtigen Zustande bleiben oder gar noch durch Erhöhung und Verbreiterung des Eisenbahndammes und der Eisenbahnbrücke ausgebaut werden sollte. Freilich dürfte auch noch geprüft werden, ob die neue Eisenbahnbrücke nur gerade oberhalb des Felsenaufstauwehres gebaut werden kann, oder ob nicht noch andere Punkte am Steilhang der Lorraine zur Überführung geeignet wären. Wie immer aber auch die neue Einfahrt in die Bundesstadt ausfallen mag, so wird sie doch darauf Rücksicht nehmen müssen, den heutigen Güterbahnhof zu schonen. Bautechnisch richtig wird an die Ausgestaltung des Bahnhofgebäudes erst

