

Zeitschrift: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins
Herausgeber: Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke
Band: 57 (1966)
Heft: 21

Rubrik: Mitteilungen SEV

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: 01.04.2025

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

Mitteilungen — Communications

Der neue Bahnhof von Bern

Mit dem Fahrplanwechsel vom 24./25. September 1966 wurde der letzte neue Perron des Bahnhofes Bern dem Betrieb übergeben. Damit sind nach neunjähriger Bauzeit die Arbeiten an den Geleise- und Perronanlagen des neuen Bahnhofes abgeschlossen.

Aus diesem Anlass lud die Generaldirektion der SBB die Presse ein, um über die bisherigen und zukünftigen Arbeiten die Öffentlichkeit zu orientieren.

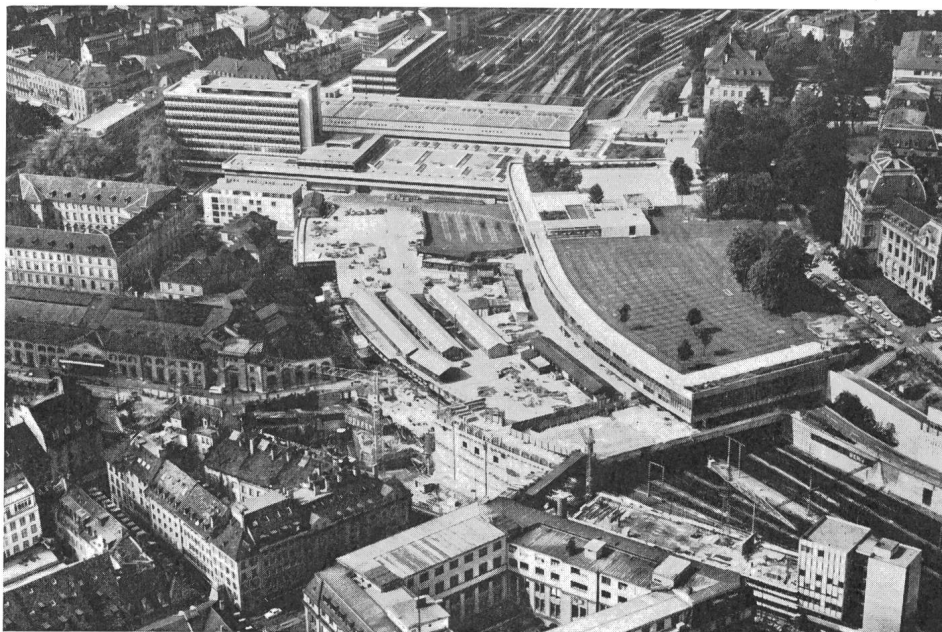
Nach einleitenden Worten von Dr. J. Britt, Generalsekretär, referierten M. Portmann, Oberingenieur, H. R. Wachter, Sektionschef, und J. W. Huber, Sektionschef.

Diesen Referaten entnahmen wir, dass der erste Spatenstich (1. Phase) am 29. Mai 1957 erfolgte. Nachher wurden die Arbeiten intensiv vorangetrieben. Unter anderem musste die Grosse Schanze abgetragen werden, neue Tunnel und Brücken wurden gebaut usw. Mit der Inbetriebnahme des neuen Perron 6 am 3. Dezember 1961 fand die 1. Phase des Umbaus ihren Abschluss.

Die 2. Phase der Bauarbeiten umfasste den Umbau der gesamten Geleise- und Perronanlagen. Dazu gehörten auch die Sicherungseinrichtungen und die Erstellung und Inbetriebnahme der neuen Stellwerkanlage.

Fig. 1
Bahnhof Bern

Bauzustand August 1966. Links in Bildmitte altes Bahnhofgebäude und Bürgerhospital, rechts aussen Universität



Man könnte sich nun fragen, warum eigentlich diese riesigen, komplizierten und schweren Arbeiten ausgeführt werden mussten? Nun ist es allgemein bekannt, dass der alte Personenbahnhof der Steigerung der betrieblichen Leistung nicht mehr entsprechen konnte. Die Bahnhofsanlagen mussten also in betrieblicher, aber auch in Hinsicht auf die Fahrgäste erweitert werden. Heute können pro 1/2 Stunde 36 Züge (gegenüber 18 wie früher) an den Geleisen auf einmal abgefertigt werden. Dazu kam das Bedürfnis, einen neuen leistungsfähigeren Postbetrieb auszubauen, welcher mit direkten und schnellen Übergängen die Verbindung zwischen Bahn und Post sicherstellen kann. Gleichzeitig wurde auch eine Postreisestation für die verschiedenen Postautolinien gebaut, die schon heute den Reisenden ausserordentlich gute Dienste leistet.

Der Umbau brachte es mit sich, dass man die zwei schmalspurigen Vorortsbahnen zwecks Entlastung des Strassenverkehrs unterirdisch in den neuen Bahnhof Bern einführte. Als besonderer Verdienst der Planer sei aber die Einstellhalle für 500 Personautos über den hintersten beiden Perrons erwähnt.

Im neuen Bahnhof sind nun die Richtungen wie folgt den verschiedenen Perrons zugeteilt.

- Perron 1: von und nach Fribourg
- Perron 2: von und nach Luzern
- Perron 3: von und nach Thun
- Perron 4: von und nach Olten
- Perron 5: von und nach Biel
- Perron 6: von und nach Neuchâtel, Thun (GBS), Schwarzenburg

Vielleicht ist es nicht uninteressant, einige Arbeitsleistungen während der Jahre 1957—1966 zu erwähnen:

Aushub	550 000 m ³
Verarbeiteter Beton	86 000 m ³
Verwendeter Armierungsstahl	6 200 t
Eingebaute Stahlstützen	1 400 t
Neu verlegte Geleise	22 km
Länge der gebauten Stollen und Tunnel	4 260 m
Überdachte Fläche	32 600 m ²
Geleistete Arbeitsstunden	3,6 Mill. h

Als besondere Leistung sei vermerkt, dass während der Bauzeit der Bahndienst 285mal und der Fahrleitungsdienst 870mal zu Nachteinsätzen herangezogen wurde.

Die bisherigen Baukosten für die Betriebsanlagen betragen etwa 77,4 Mill. Franken.

Die nun bevorstehende 3. Bauetappe umfasst die Hochbauten. Diese sollen die Verbindung zwischen den bereits fertigen Geleise- und Perronanlagen und der Stadt herstellen.

Der ankommende Fahrgast wird durch die Personenunterführung der SBB in die auf dem gleichen Niveau liegende unterirdische Schalterhalle gelangen. Von hier aus kann die Fussgängerunterführung in Richtung Neuengasse, der Bahnhofplatz und die unterirdische Station der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn erreicht werden.

Die Hochbauten werden nun etappenweise von Norden nach Süden vorrückend in Angriff genommen. Sie sollen auf 1971 fertiggestellt werden.

Die Referate zeigten wieder einmal eindrücklich, dass der ganze Umbau des Bahnhofes, der ja letzten Endes unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes stattfinden musste, ein Musterbeispiel für eine voraussehende Planung und exakte Zusammenarbeit zwischen Planern und ausführenden Organen ist. *Schi.*

Diskussionsversammlung

Mittwoch, den 16. November 1966

im Restaurant Zoologischer Garten, Basel

Tram Nr. 1 ab Bahnhof SBB bis Haltestelle «Zoo-Bachletten»

Aussenbeleuchtung

Ab 09.45 Uhr

Imbissbuffet

10.30 Uhr

Vormittagssitzung

Begrüssung und Vorsitz: Prof. R. Spieser, Präsident der SBK, Zürich

1. **Neuere Lichtquellen und ihre Anwendungen**

Referent: J. Guanter, dipl. Ing. ETH, Zürich

Diskussion

2. **Anforderungen und Grundlagen einer guten Beleuchtung von Strassentunneln**

Referent: Dr. F. Mäder, Adjunkt im Eidg. Amt für Mass und Gewicht, Bern

Wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Beleuchtung von Strassentunneln

Referent: F. Ruckstuhl, dipl. Ing. ETH, Adjunkt im Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau, Bern

12.30 Uhr

Gemeinsamer Lunch

Preis ohne Getränke und Bedienung ca. Fr. 7.—

14.15 Uhr

Nachmittagssitzung

Vorsitz: R. Walthert, Direktor der Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern

Diskussion zum Thema Tunnelbeleuchtung

3. **Hochmastbeleuchtung mehrgeschossiger Verkehrsanlagen**

Referent: H. Wüger, dipl. Ing. ETH, Direktor der EKZ, Kilchberg/ZH

Réflexions au sujet d'une réalisation en éclairage routier grand espace

Referent: J.-P. Pignet, Ing., Société Générale pour l'Industrie, Genf

Diskussion zum Thema Hochmastbeleuchtung

4. **Eclairage des installations sportives**

Referenten: H. Kessler, Ing., Prokurist, Philips AG, Zürich

G. Treyvaud, chef du service de l'éclairage public, Service de l'Electricité de la Ville de Lausanne

L'éclairage pour manifestations en nocturne n'est plus un luxe

Referent: J. Rubeli, Direktor der Swisel, Genf

Diskussion zum Thema Sportplatzbeleuchtung

5. **Besonderheiten der öffentlichen Beleuchtung in Basel; Besichtigungsprogramm**

Referent: H. Gloor, Ing., Chef der öffentlichen Beleuchtung, Elektrizitätswerk Basel

17.30 Uhr

Gemeinsames Nachtessen

Preis ohne Getränke und Bedienung ca. Fr. 10.—

19.00—20.30 Uhr

Besichtigung von Aussenbeleuchtungen

Führung: H. Gloor, Chef der öffentlichen Beleuchtung, EW Basel

Abfahrt der Cars vor dem Restaurant Zoologischer Garten; Rückfahrt zum Bahnhof Basel SBB.

Anmeldung und Teilnahme

Der Eintritt ist frei. Diskussionsbeiträge, wenn möglich mit Lichtbildern, 5×5 cm, sind sehr erwünscht. Um die Tagung vorbereiten zu können wird gebeten, die beiliegende Anmeldekarte auszufüllen und bis spätestens Samstag, den 5. November 1966, an das Sekretariat der SBK, Seefeldstrasse 301, 8008 Zürich, zurückzuschicken.