# Im Jahr 1858 Vollendung der Eisenbahnbrücke in Bern

Autor(en): **Keller, Eduard**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **23 (1933)**

Heft 52

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-649488

**Nutzungsbedingungen**

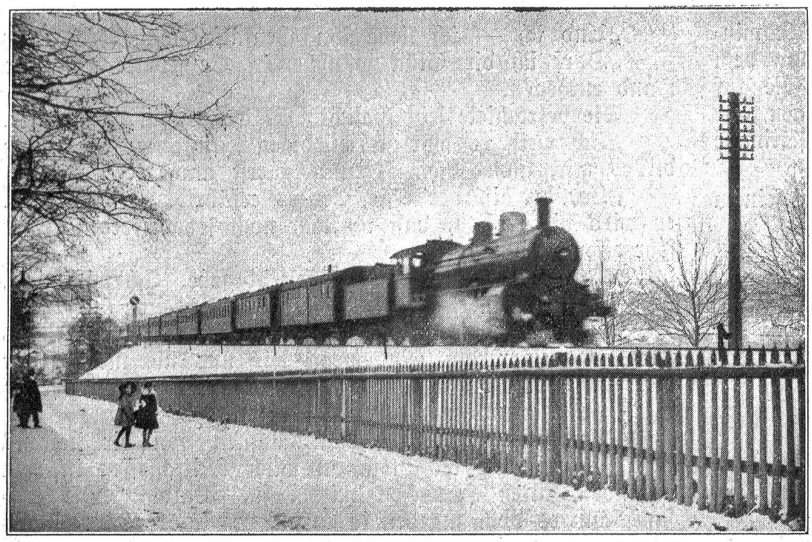
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**



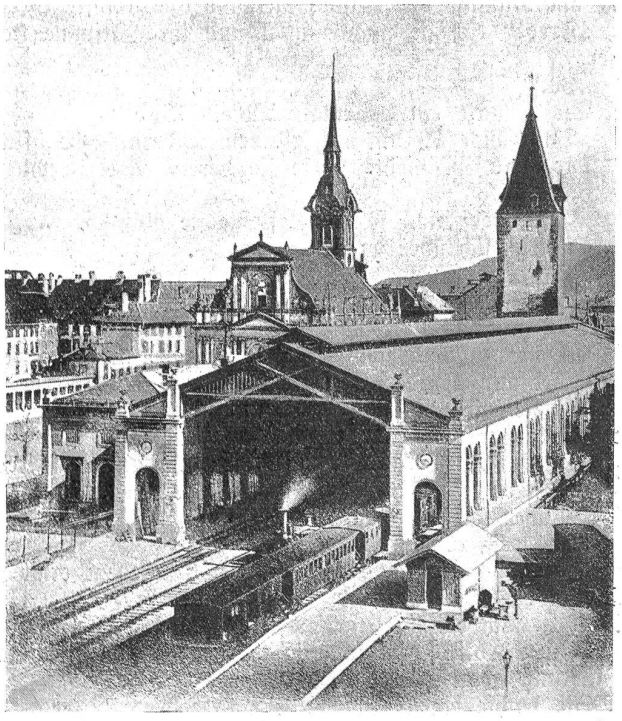
Die Eisenbahnbrücke in Bern mit ausfahrendem Zug vor der Elektrifizierung.

# Im Jahr 1858 Vollendung der Eisenbahnbrücke in Bern.

## (Zum 75jährigen Jubiläum.)

Heute fahren rund 200 Züge täglich in einer Richtung über die Eisenbahnbrücke. Wer denkt wohl beim Ueberfahren dieses Areviaduktes an die Entstehungsgeschichte dieser Brücke, ja wer denkt überhaupt daran, wie es vor der Erbauung dieses Werkes gewesen sein mag. Fünfundsiebzig Jahre sind schließlich keine sehr große Zeitspanne, auch vorher haben die Berner Reiselust in sich verspürt, doch das Reisen wurde ihnen nicht so leicht gemacht wie uns. Anläßlich dieses Brückenjubiläums schickt es sich, einen Blick nach rückwärts zu werfen, und da fällt uns auf, daß die erste Eisenbahnlinie in der Schweiz erst im Herbst des Jahres 1847 vollendet wurde. Es handelte sich um die Strecke Baden-Zürich, und man nannte diese Linie „Spanischbrötchenbahn", da die Zürcher, wie es scheint, hauptsächlich nach Baden fuhren, um dort eine gewisse Spezialität in Brötchen zu kaufen. Bern hatte damals noch 10 Jahre lang keine Bahnverbindung, die Reisen mußten alle per Wagen und Roß unternommen werden. Im Frühjahr 1857 wurde die Bahnstrecke Aarburg-Herzogenbuchsee eingeweiht und im Sommer, am 16. Juni, die Strecke Herzogenbuchsee-Bern. Da sich zu dieser Zeit die Eisenbahnbrücke noch im Bau befand, konnten die Züge nicht bis in die Stadt fahren, es wurde somit eine provisorische Station auf dem Wylerfeld errichtet, als End- und Sackbahnhof der ersten Eisenbahnlinie, die nach Bern führte. Wollten die Berner somit eine Bahnfahrt unternehmen, so mußten sie mit ihrem Gepäck durch die ganze Stadt, dann über die Nydeckbrücke und jenseits des Aaretales wieder den Altenberg hinauf bis zur Wylerstation. Allerdings konnten sie auch die kleine Hängebrücke unter der heutigen Kornhausbrücke benutzen.

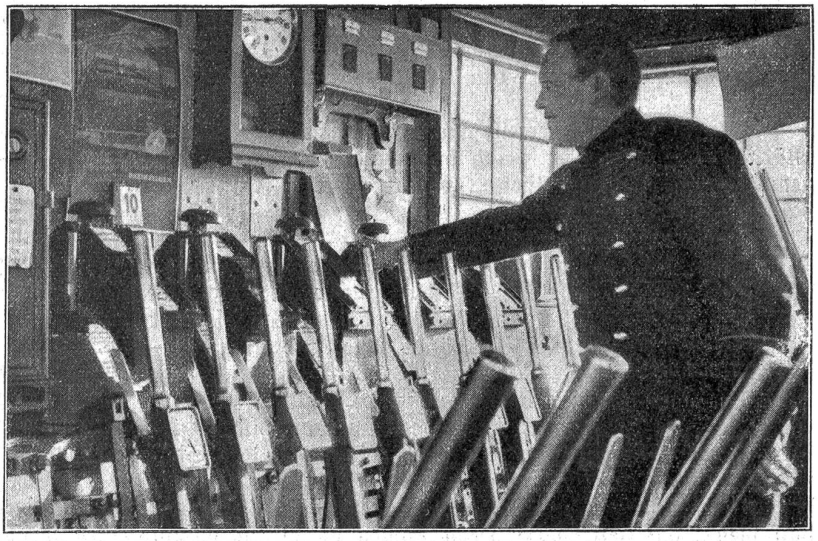
Im April 1856 wurde mit der Eisenbahnbrücke begonnen. Der Entwurf stammt von Oberbaurat Etzel aus Würtemberg, die Bauleitung hatte der damals sehr bekannte Ingenieur und Bernburger Gustav Gränicher inne. Ein Sohn von ihm wurde im gleichen Jahr, da die Brücke eröffnet wurde, geboren. Er lebt heute noch im Berner Burgerspital und hat freundlicherweise einige Angaben seines Vaters dem Verfasser zur Verfügung gestellt. Unternehmer für die Tiefbauarbeiten waren Wirth und Studer in Bern, die Eisenarbeiten wurden ausgeführt von der Firma Benkiser in Pforzheim. Die Arbeiten der Brücke wurden so gefördert, daß das Werk anno 1858 vollendet wurde. Ingenieur Gränicher schreibt in seinem Tagebuch darüber: „Im Jahre 1858 wurde die Eisenbahnstrecke vom Wylerfeld nach Bern mit dem großen Areviadukt vollendet. Die erste Probefahrt über die Brücke fand mit zwei Lokomotiven und mehreren Personenwagen statt am Montag den 8. November. Es war ein großer



Der alte Sackbahnhof mit Christoffelturm.

Gustav Gränicher, Ingenieur (1820—1879), der Erbauer der Eisenbahnbrücke in Bern.

Jubel. Meine Frau und Kinder harrten ängstlich im Güterbahnhof an der Laupenstraße, und als wir dann glücklich anlangten, war die Freude unbeschreiblich." Zu dieser Zeit war der erst im Bau begriffene Bahnhof noch nicht fertig; so mußte eine zweite provisorische Endstation an der Laupenstraße errichtet werden. Der definitive Sackbahnhof konnte am 1. Mai 1860 eröffnet werden. Zwei Monate später wurde wiederum eine Eisenbahnlinie eröffnet, und zwar die von Bern nach Freiburg. Bis nach Freiburg in die Stadt hinein konnten zwar die Züge auch nicht fahren, da über die Saane noch keine Brücke existierte. Eine provisorische Station wurde somit bernwärts bei Balliswil errichtet. Kompliziert war auch die Ein- und Ausfahrt der westwärts fahrenden Züge in Bern. Von Bümpliz herkommend mußten sie beim Bahnhof vorerst vorbeifahren nach den heutigen Eilgutgeleisen, um dann rückwärts (Spitzkehre) die Bahnhofhalle zu gewinnen, die Ausfahrt gestaltete sich im umgekehrten Sinne. Auf diese zeitraubende, umständliche Art mußten die Züge ca. 30 Jahre lang manövrieren, bis dann endlich der vierte Bahnhof in heutiger Gestalt eine Besserung brachte. Auf den fünften Bahnhof warten wir nun wiederum seit vielen Jahren. Normalerweise hätte in diesem Herbst mit den Arbeiten zur Linienverlegung Hauptbahnhof-Wyler begonnen werden sollen und daran anschließend wäre voraussichtlich der neue Personenbahnhof entstanden. Dank (oder Undank?) der Krise und der daraus resultierenden schlechten Einnahmeverhältnisse bei den Bundesbahnen wurde das große Millionenprojekt wiederum in eine fernere Zeit hinausgeschoben, und die Berner warten weiterhin. Glücklicherweise muß man aber auch sagen, wurde der Neubau nicht in früheren Jahren ausgeführt, sonst hätten wir heute ein Bahnhofungetüm, wie wir es leider allein im Kanton Bern in vielen sehr unsachlichen Exemplaren haben.

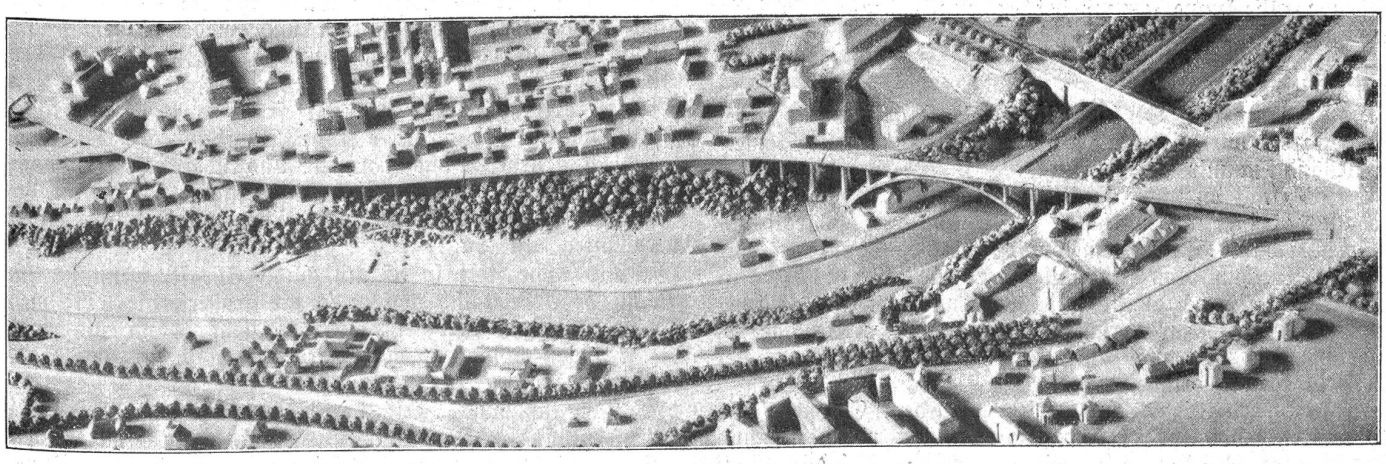


Das alte Stellwerk, das heute noch beste Dienste verrichtet.

Die Eisenbahnbrücke wurde natürlich für die damaligen Verhältnisse gebaut. Die Züge fuhren mit Geschwindigkeiten von 30—40 Kilometer pro Stunde und mit viel geringeren Lasten, als dies heute der Fall ist. Bei der Einführung der elektrischen Zugsbeförderung wurde die Brücke verstärkt, trotzdem müssen die Züge mit verminderter Geschwindigkeit darüberfahren und dürfen auch nicht darauf kreuzen. Die Brücke, die eine Länge von 167 Meter hat, kostete eine Summe von rund 1,1 Millionen Franken. Da sie zugleich als Straße diente, hat sich die Stadt mit einem Betrag von Fr. 60,000 daran beteiligt und später hat sie noch Fr. 11,000 bezahlt, um die Wellblechbedachung ausführen zu können, da der obere Belag gegen die Witterung nicht dicht war. Gründungen und Mauerwerk kosteten Fr. 234,000, das Gerüst Fr. 96,000, der Eisenüberbau Fr. 763,000 und das Holzwerk des Straßenbelages Fr. 11,000. Die Brücke hat ein Gewicht von 1000 Tonnen gehabt und wurde im Jahre 1899 um 100 Tonnen verstärkt. 400,000 Löcher befinden sich am gesamten Eisenwerk und 130,000 Nieten mußten angebracht werden. Die Brücke hat eine Anstrich-Fläche von rund 900 Quadratmeter. Sie wurde ursprünglich mit der bekannt-roten Menningfarbe gestrichen und da man mit dem definitiven grauen Anstrich jahrelang zugewartet hat, hat man sie im Volksmunde bis heute noch „die rote Brücke" genannt. Mit dem darunter befindlichen Blutturm und mit Blut hat sie also nichts gemein, wenn schon gelegentlich solch schauerliche Geschichten erzählt wurden.

Die projektierte neue Eisenbahnbrücke wird in Beton und Stein erbaut werden und ihre Namensschwester in verschiedener Beziehung weit hinter sich lassen. Sie wird zugleich vier Geleise nebeneinander aufnehmen und Zugsbelastungen von 2000 Tonnen tragen, außerdem werden die Züge mit einer Geschwindigkeit von 75 Kilometer darüber rasen dürfen, wobei sie selbstverständlich auch auf der Brücke kreuzen können. Nach Vollendung dieser künftigen Großbrücke wird die alte Eisenbahnbrücke wohl zum alten Eisen geworfen werden. Dabei wollen wir nicht vergessen, daß sie ihre Dienste gut und treu geleistet hat und — voraussichtlich noch viele Jahre leisten wird.

Eduard Keller, Bern.



Die künftige neue Eisenbahnbrücke mit der Lorrainerampe. (Modell aus der Fliegerperspektive.)