

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 28 (1938)  
**Heft:** 49

**Artikel:** Die Linienverlegung Wilerfeld-Bern  
**Autor:** Schweizer, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-649394>

### **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**

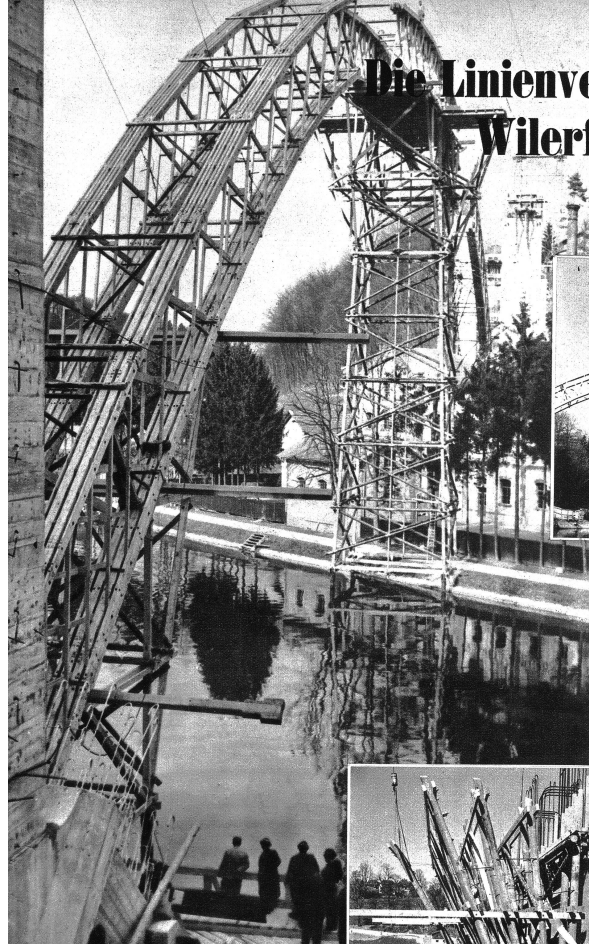
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

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

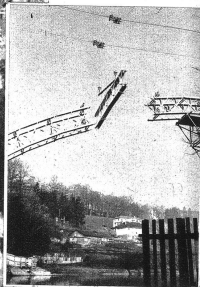
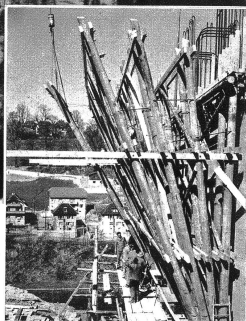
# Die Linienverlegung Wilerfeld-Bern

Text Walter Schweizer  
Photos H. W. Thommen



Der grosse Brückenbogen in der Konstruktion

Eine sehr schöne Holzkonstruktion an der Lorrainehalde



Ein Sektor des Brückenbogens wird mit Kranen eingesetzt

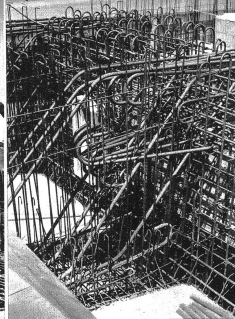
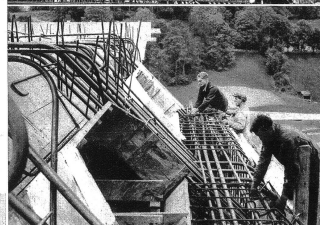
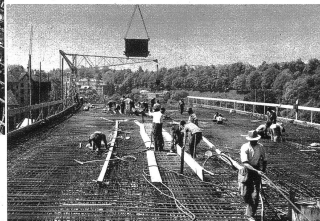


Bild links: Am Betonieren der Brücke

Bild rechts: Armierung eines Pfeilerkopfes

Oberes Bild: Ein Gerüst von Eisenstäben — so ist der erste Eindruck dieses Baues — genau gemessen, geformt und genormt ist alles.

Unteres Bild: Blick auf den Hauptbogen mit seinen Kammern, — den Hohlräumen



Besten Lage wurde der bernischen Presse Gelegenheit gegeben, sich vom Stand der Linienverlegung Wilerfeld-Bern ein Bild zu machen. Herr Oberingenieur L. C. A. S. orientierte die Besucher zuerst an Hand von Plänen über den Bau selbst, der das grösste Bauunternehmen der Bundesbahnen seit einer Reihe von Jahren darstellt und heute als der grösste Brückenbau Europas angeprochen werden darf, da es keine weitere Brücke von solcherem Ausmaße gibt, die vier Normalgleise nebeneinander fundiert.

Im Jahre 1896 wurde von der obersten Leitung der Bundesbahnen der Bau dieser Linienverlegung beschlossen und das mit einem Kostenaufwand von 15,700,000 Franken. Die Kosten aber fallen nur zum Teil auf die S. B. B. da die Gemeinde Bern, der Kanton und der Bund noch einen erheblichen Beitrag daran leisten, so daß auf Konto S. B. B. immerhin noch der

Fortsetzung Seite 1271.

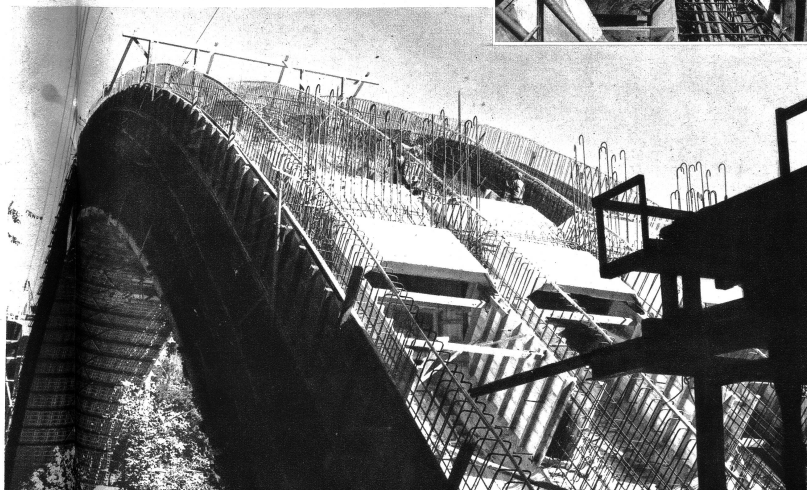


Bild von der Betonierung des Hauptbogens

schöne Prozentsatz von 63 entfällt. Eine Entlastung und eine bessere Einführung der Linie nach Bern war dringend geboten, stellt doch dieses Teilstück das meist befahrene der Schweiz dar, da doch täglich zwischen 201—234 Züge die Brücke zu passieren haben und der Bahnhof Bern oft bei Stoßbetrieb infolge der ungünstigen Einfahrt den Verkehr beinahe nicht mehr bewältigen konnte. Nun wird aber die neue Linie und die neue große Aare-Eisenbahnbrücke bei 13,5 Meter Breite und 150 m freier Spannweite restlos den Bedürfnissen auf lange Zeit genügen dürfen.

Es würde viel zu weit führen, wollte man von den gewaltigen Vorarbeiten erzählen, die notwendig waren, um dem zur Ausführung gelangenden Projekt zum Durchbruch zu verhelfen. Was da an Berechnungen und Versuchen gemacht wurde, läßt sich kaum je würdigen, immerhin zeugt es von einer sorgfältigen Arbeit der S. B. B.-Organe, daß das zur Ausführung gelangende Projekt in ihren Baubureau entstanden ist, trotzdem sich eine Reihe bewährter Firmen ebenfalls an der Konkurrenz beteiligten, — eine Konkurrenz, die von neutraler Seite überprüft und begutachtet wurde.

Die neue Linie liegt bedeutend westlicher als die alte Führung und hat bei einem minimalen Kurvenradius von 450 und einer maximalen Neigung von 11 ‰ eine Gesamtlänge von 1550 Metern, wobei der Großteil als Brücke konstruiert wird, so daß hier wohl vom größten Kunstbau der S. B. B. gesprochen werden kann.

Auf der alten Schützenmatte konnte man sich vorerst einen Begriff der allgemein interessanten Vorarbeit machen, da hier auf einem großen Werkplatz die großen Elemente für die Brücke von 7 und 14 Meter Länge zusammengesetzt wurden, bei einem Gewicht von 2 Tonnen, bzw. 4 Tonnen. Vermittelt 2 gewaltiger Kabelkrane, wovon jeder 3 Tonnen zu transportieren vermag, wurden dann die einzelnen Elemente auf die Baustelle geschafft. Auch in diesem Transport sind neue Wege gegangen worden, — das heißt wird noch heute gearbeitet, da die Anlage mit einer Fernsteuerung versehen ist. Der Polier gibt am Mikrophon den Maschinenführern die genauen Befehle, sodaß selbst bei Nebel und vollständig unsichtigen Wetter ein absolut genaues Fahren bis an den Verwendungsort sichergestellt ist. Nur dank solcher Vorrichtungen ist es möglich geworden, die Arbeiten derart zu beschleunigen, daß bis Ende November die große Aarebrücke fertig betoniert werden konnte, das heißt der Bogen mit seinen vielen Kammern und Lamellen.

Ueberhaupt Beton! Man macht sich keine Vorstellung, wie minutiös hier das Gemisch zusammengestellt wird und wie in einem eigenen Laboratorium das Material auf das sorgfältigste geprüft wird auf Feinheit und Druck. Solche fortwährenden Materialproben sind aber notwendig, wenn man in Betracht zieht, daß die Betonbeanspruchung bis 120 kg pro cm<sup>2</sup> ausmacht und die Fundamentpressungen 7—10 kg pro cm<sup>2</sup>.

Von den Materialmengen, die hier zur Verwendung kommen, macht sich der Laie kaum einen Begriff. Einige Zahlen mögen das erhärten. So finden beim zweiten Bauabschnitt, dem 400 m langen Viadukt über die Talwegmulde, ca. 20,000 m<sup>3</sup> Beton Verwendung, 1500 Tonnen Eisenbewehrung, 180 Tonnen Stahl und 5000 Tonnen Zement. Im dritten Bauabschnitt, das sich Vorraimeplateau nennt und 200 Meter lang ist, erforderte der Bau 4000 m<sup>3</sup> Aushub, die Verwendung von 7000 m<sup>3</sup> Beton, 500 Tonnen Eisenbewehrung und 1000 Tonnen Zement. Weit aus am meisten Material aber verschlang das Bauabschnitt vier, der Aareübergang. Einmal wurden hier für das große Gerüst über 1600 m<sup>3</sup> Holz verwendet, errechnete man doch die Schalung allein mit über 32,000 m<sup>2</sup>. Der notwendige Aushub betrug 20,000 m<sup>3</sup>, hauptsächlich für die riesigen Fundamente, während die Eisenbewehrung 2400 Tonnen Eisen benötigte, nebst 30,000 m<sup>3</sup> Beton und 7500 Tonnen Zement. Das Holzgerüst an der Vor-

raime wird auf ca. 900 m<sup>3</sup> Holz geschätzt, so daß man aus diesen Zahlen ersehen kann, daß an einem solchen Bau auch die gesamte Holzindustrie regen und großen Anteil hat.

Ein Gang über die verschiedenen Baustellen zeigte uns, wie sorgfältig gearbeitet wird, und wie bei der Planierung auf Dinge Rücksicht genommen wurden, die noch in weiter Ferne liegen. So zum Beispiel bei der Linienführung über die Talwegmulde, wo für eine eventuelle Verlängerung der Straße nach Westen bereits Vorkehrungen getroffen wurden. Auch sonst wurde überall geschaut, daß das Landschaftsbild nicht verschandelt wurde und Bäume blieben nach Möglichkeit unberührt, so daß sich, wie wir von der Aare aus feststellen konnten, die Bauten sehr schön an die Halde anpassen. Wie schön eigentlich technische Bauten sein können, wurde einem auf dieser Besichtigungsfahrt so richtig bewußt und das Wort von der „Schönheit der Technik“ ist keine Phrase, sondern hier wieder einmal Wirklichkeit geworden, wofür wir den Organen der S. B. B. und den ausführenden Baufirmen, meistens Berner, nur danken können.

Ziel zu „prüften“ gab in Bern und in der Schweiz herum die Belastungsprobe des Gerüsts. Eine solche wurde von der Baufirma, den Herren Locher & Co., in Zürich selbst verlangt, nachdem zur größeren Sicherheit noch gewisse Verstärkungen und Versteifungen angebracht worden waren. Theoretisch können zwar die Durchbiegungen auf Grund von Annahmen errechnet werden, praktisch aber hatte man für das Verhalten des in neuzeitlicher Holzbaumeise erstellten Gerüsts absolut keine Erfahrung.

Als Probebelastung wurde daher sowohl als Einzellast im Scheitel wie auch eine gleichmäßig über das ganze Gerüst verteilte Last von 3000 Tonnen aufgebracht, bestehend aus Kies, der in Zementfäcken abgefüllt war. Das Verhalten des Gerüsts unter den verschiedenen Belastungen war sehr befriedigend und hat die Erwartungen weit übertroffen. Die gemessenen Durchbiegungen blieben sowohl im Scheitel wie in den maßgebenden Zwischenpunkten durchwegs unter den gerechneten und waren außerdem genau symmetrisch. Im Scheitel betrug zum Beispiel die größte Durchbiegung unter der Last von 3000 Tonnen nur 67,8 mm, im Verhältnis zu der gewaltigen Spannweite von 150 Meter ein sehr geringer Wert.

Am 26. August konnte dann nach der durchgeführten Probebelastung mit dem lamellenweisen Betonieren des 1. Gewölberinges begonnen werden und wie bereits oben angeführt, wurde der dritte Ring letzte Woche beendet.

Wie wir auch noch erfahren konnten, ereigneten sich verhältnismäßig wenig Unglücksfälle beim Bau, tödlich zum Beispiel verlief kein einziger. Hoffen wir, daß bis zur Vollendung des gewaltigen Baus ein guter Stern über dem Unternehmen leuchten werde. All den Vielen, die ihr Bestes gaben und ihre Kraft bis jetzt zum schönen Werk einsetzten, unser aller Dank.



**SCHAEFER + CO**  
MARKTGASSE 63 BERN.

SPEZIALGESCHAFT FÜR  
QUALITÄTSBESTECKE, FEINE TAFELGERÄTE  
MODERNE BIJOUTERIE  
JETZLER-SILBER