

Wie die Bernerinnen und Berner vor 150 Jahren "ihren" Bahnhof erreichten

Autor(en): **Neuhaus, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimat heute / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(2007)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-836428>

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.

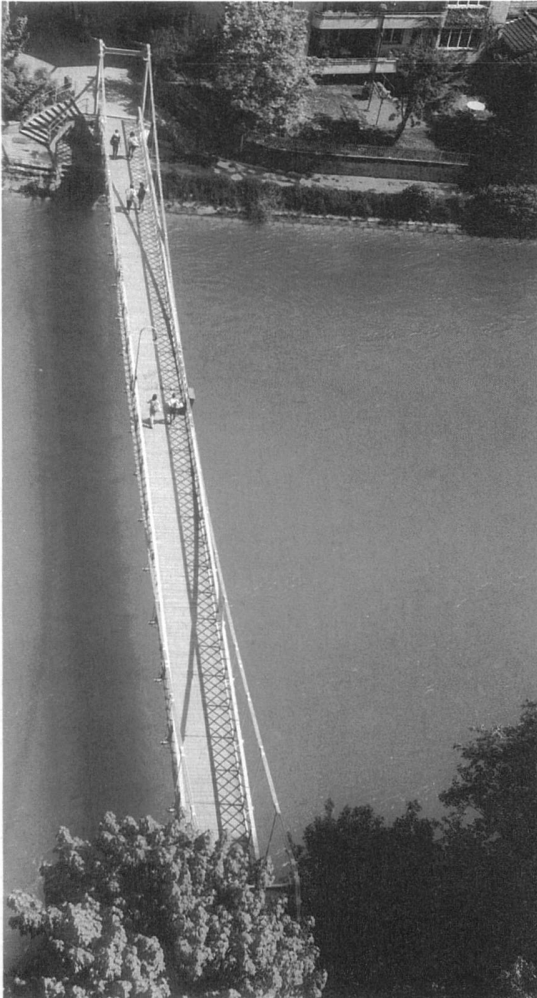
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Wie die Bernerinnen und Berner vor 150 Jahren «ihren» Bahnhof erreichten



Kirchenfeldbrücke) zur Verfügung standen, führte vor 150 Jahren der Weg der Fussgänger vom Stadtzentrum ins Wylerfeld über die von Ingenieur Gustav Gränicher (1820–1879) und Bauleiter Niklaus Rigggenbach (1817–1899) im Auftrag der Schweizerischen Centralbahn (SCB) erstellte Kettenbrücke (Altenbergsteg) mit einer Länge von 54 Metern und einer Breite von gut zwei Metern. Dort hatte seit 1823 lediglich eine Fährenverbindung bestanden, bis in den Jahren 1833/34 eine Holzbrücke mit Zollhaus eingerichtet wurde. Die mit Pferdekutschen sichergestellte Omnibusverbindung schlug hingegen den (Um-)Weg über die Nydeggbrücke ein. Auf dieser Brücke zählte man um 1850 täglich bis zu 6000 Personen, 1000 Pferde, 580 Wagen und 190 Stück Vieh. Der Fahrpreis für den Omnibus-Dienst von Bern Posthof nach Wylerfeld Bahnhof betrug 60 Rappen, wie ein im Museum für Kommunikation verwahrtes Billett bezeugt.

Benützungsordnung für die Pontoniere

Der anno 1857 im Auftrag der Schweizerischen Centralbahn (SCB) erbaute Altenbergsteg war für eine (heute noch gewährleistete) Nutzlast von 200 kg/m² ausgelegt. Das Brückendeck ist ein Verstärkungsträger als filigrane Eisenkonstruktion; es

Der anno 1857 erbaute Altenbergsteg dient heute noch den Fussgängern als ideale Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und Altenberg-Rabbental. (Foto: Rolf Hürlimann, Liebefeld)



Fahrkarte für den mit einer Postkutsche besorgten Omnibus-Dienst vom Berner Stadtzentrum zum provisorischen Bahnhof im Wylerfeld (Bild: Museum für Kommunikation, Bern)

Wer sich heute über die Bauerei am Bahnhof- und Bubenberglplatz aufregt und findet, der Berner Bahnhof sei nicht eben bequem zu erreichen, lässt sich wohl kaum mit der Situation vor 150 Jahren trösten. Denn damals mussten die Bernerinnen und Berner zuerst eine gehörige Wegstrecke unter die Füsse nehmen (oder gar mit einem Pferdeomnibus eine kleinere Stadtrundfahrt unternehmen), bis sie die Züge im provisorischen Bahnhof im Wyler erreichten.

Ganz behutsam näherte sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts die neumodische Eisenbahn der Bundesstadt. Am 16. Juni 1857 konnten die Züge von Aarburg über Herzogenbuchsee bis ins Wylerfeld fahren. Dort war aber für fast anderthalb Jahre Endstation. Da damals weder die Lorrainebrücke noch die beiden Hochbrücken (Kornhaus- und

Das in Basel beheimatete Direktorium der Schweizerischen Centralbahn (SCB) gibt im «Bund» die Eröffnung der Linie Herzogenbuchsee-Bern auf Dienstag, den 16. Juni 1857 bekannt. Dass sich der Berner Bahnhof weitab vom Stadtzentrum, nämlich im Wyler, befindet, wird mit keinem Wort erwähnt. (Bild: Sammlung Werner Neuhaus, Belp)

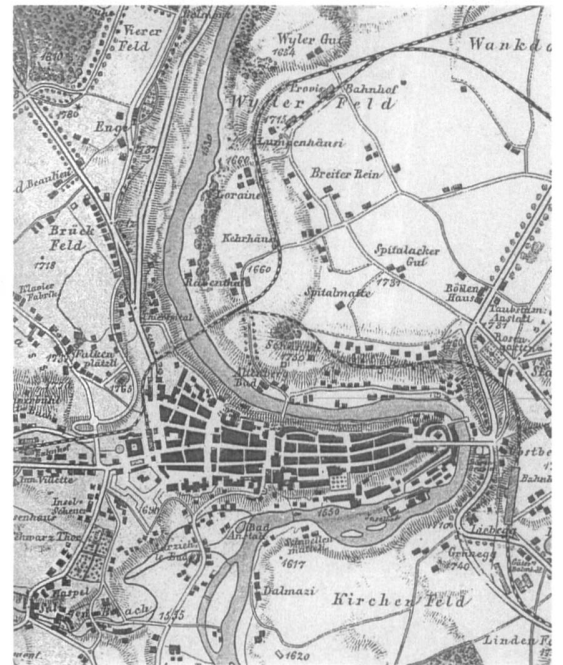
ist an Ketten aufgehängt, die über gusseiserne Pendelstützen gespannt sind. Der Steg ist ein wichtiges Zeugnis für die frühe Verwendung von Eisen im Brückenbau; seine konstruktiven Details sind von ausserordentlicher Klarheit und Schönheit. Da die heutige Norm eine Nutzlast von 400 kg/m² verlangt, musste eine sinnvolle Lösung gesucht werden. Denn eine Projektskizze für die Verstärkung des Stegs zeigte, dass zum Einhalten der neuen Normwerte die gesamte Hängevorrichtung neu konstruiert und auch der Stegträger selbst erheblich verändert werden müsste – der Wert des Stegs als Denkmal wäre dadurch zerstört worden. Die getroffene Lösung bestand in einer sorgfältigen Restaurierung und Konservierung (Korrosionsschutz) der vorhandenen Konstruktion und im Erlass einer Benützungsordnung. So dürfen sich maximal 200 Personen gleichzeitig auf dem Steg aufhalten, was selten der Fall ist. Eine Belastung, die über die vorhandene Tragfähigkeit hinausgeht, kann faktisch nur bei Wettkämpfen der Pontoniervereine eintreten. Diesen wurde für solche Anlässe ein Ordnungsdienst auferlegt.

Wo befand sich anno 1857 die Berner Post?

Wer den Weg zum provisorischen Bahnhof im Wyler nicht per Pedes über den Altenbergsteg zurücklegen wollte, konnte vom Posthof einen provisorischen «Omnibus-Dienst» zum Preis von 60 Centimes benützen. Doch wo befand sich dieser Posthof anno 1857? Am 1. Mai 1833 bezog die Poststelle Bern (damals genügte eine einzige!) das umgebaute und neu eingerichtete Kaufhaus im «No. 158 grün Quartier». Diese «farbige» Adresse stammt noch aus der Zeit der Helvetischen Republik, denn damals teilten die Franzosen die Stadt Bern in Viertel, die sie mit Farben kennzeichneten. Heute ist dieses Haus unter der Adresse Kramgasse 20 bekannt – dort ist beispielsweise das Passbüro untergebracht. Durch den einmalig breiten Laubenbogen gelangten die Pferdefuhrwerke geradewegs in den Innenhof. Mit dem Bau des Bahnhofs am damaligen Stadtrand zog die Post auf den 1. Juli 1861 in das «Hotel du Boulevard» am Bollwerk 8 um – also ungefähr an jene Stelle, wo sich heute die Migros-Filiale befindet.¹

Der Bau der «Roten Brücke»

Im April 1856 begannen die Montagearbeiten für die von Oberingenieur Carl von Etzel (1812–1865) projektierte «Rote Brücke» (sie erhielt ihren Namen wegen ihres vor Rost schützenden Menniganstrichs) in den eigens dazu errichteten Werkstätten auf der Schützenmatte. Die Ausführung der Bauarbeiten leitete wiederum Brückeningenieur Gustav Gräni-



cher. Am 25. August 1858 konnte der untere Teil der ersten eigentlichen Hochbrücke von Bern für den Wagen- und Fussgängerverkehr freigegeben werden, während am 18. Oktober 1858 das weit herum beachtete Wunderwerk der Technik ganz vollendet war.

Fehlendes Bahnhofbuffet anno 1858 und 2003

Am 12. November 1858 war es dann soweit, dass die Dampfzüge der Schweizerischen Centralbahn vorerst in einen provisorischen Bahnhof in der Villette einfahren konnten. Die Gäste des von der Dampflokomotive «Speiser» gezogenen Eröffnungszugs mussten mangels Bahnhofbuffet im soeben fertig gestellten «Hôtel de la Couronne» (später Hotel Bernerhof) bewirtet werden. Nicht viel besser erging es übrigens gut 144 Jahre später jenen Ehren-

Der Ausschnitt aus dem Stadtplan von Eduard Beck aus dem Jahr 1858 zeigt nicht nur den provisorischen Bahnhof im Wyler, sondern auch die spätere Fortsetzung der Bahnlinie bis in den Kopfbahnhof. Interessant ist auch der damals projektierte Obstbergbahnhof oberhalb des Bärengrabens. (Bild: Zentralbibliothek der Universitätsbibliothek Bern)

¹ Paul E. Heiniger und Max Keller, Poststellen der Stadt Bern und ihre Stempel, Bern 2003.

Schoggitaler 2007

gästen, die von den Schweizerischen Bundesbahnen Anfang Mai 2003 zur Einweihung des erweiterten Bahnhofs geladen waren. Nun gabs bereits kein Bahnhofbuffet mehr, und in den «Bernernhof» konnte man auch nicht ausweichen, da dieser seit 1923 der eidgenössischen Verwaltung dient und heute das Finanzdepartement beherbergt. Doch die Festveranstalter fanden doch noch ein geeignetes Lokal unter den zahlreichen Restaurantbetrieben im Berner Bahnhof!

Es dauerte dann noch fast zwei Jahre, bis die Bundesstadt am 1. Mai 1860 – gerade rechtzeitig auf die Weiterführung der Bahnstrecke Richtung Dündingen hin – mit dem viergleisigen Kopfbahnhof ihren definitiven Anschluss an die Eisenbahn gefunden hatte. Zum Vergleich: Basel kam schon 1845 und Zürich 1847 zu einem Bahnhof.

Werner Neuhaus
Bahnhistoriker

Der Schoggitalerlös 2007 ist hauptsächlich für die Stiftung «Ferien im Baudenkmal» bestimmt. Im Jubiläumsjahr 2005 wurde diese vom Schweizer Heimatschutz gegründet mit dem Ziel, gefährdete Baudenkmäler zu übernehmen, zu renovieren und für eine Feriennutzung zur Verfügung zu stellen. So wird einerseits die historische Substanz erhalten und andererseits künftigen Gästen ein aussergewöhnliches Ferienerlebnis geboten. Die ersten vier Gebäude, die die Stiftung dafür bereitstellen will, sind: das Türalihus in Valendas GR, das Huberhaus in Bellwald VS, Les Mollards-des-Aubert in Le Brassus VD und die Casa Döbeli in Russo TI. Je zwei der vier Gebäude zieren als Sujet einen Taler – es gibt dieses Jahr gleich zwei Taler.

Auf das Türalihus sei hier etwas näher eingegangen. Es zählt zu den stattlichen Bürgerhäusern mitten im Dorf Valendas. Der älteste Teil stammt aus dem Jahre 1485. Später wurde der Bau gegen Norden erweitert, aufgestockt und mit einem Treppenturm versehen, der noch heute dem Haus seinen Namen gibt. Beim Umbau von 1775 wurde der Turm erhöht und das Innere mit prachtvollem Täfer und vornehmen Öfen ausgestattet. Seit Jahrzehnten steht das Haus leider leer. Im Juli 2007 ging es nun in den Besitz der Stiftung über. Sie plant drei aussergewöhnliche, grosszügige Ferienwohnungen einzurichten, die 2011 bezugsbereit sein sollen. Dabei wird die historische Substanz sorgfältig renoviert und mit zeitgemässen Küchen- und Badeinrichtungen ergänzt. Zur Zeit wird der Finanzbedarf auf rund zwei Millionen Franken geschätzt. ... Es werden viele Taler gekauft und gegessen werden müssen!

Dieser Ausgabe von «Heimat heute» liegt eine Bestellkarte für Schoggitaler bei. Bestellungen per Telefon: 044 262 30 86 oder per E-Mail: info@schoggitaler.ch werden vom Talerbüro in Zürich ebenfalls sehr gerne entgegengenommen.



Türalihus, Valendas GR
(Foto: SHS)

