Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz

Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland

Band: - (2013)

Artikel: Als die Schnellzüge nach Basel, Biel/Bienne, Thun und Zürich noch durchs Lorrainequartier dampften

Autor: Neuhaus, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-836388

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Als die Schnellzüge nach Basel, Biel/Bienne, Thun und Zürich noch durchs Lorrainequartier dampften

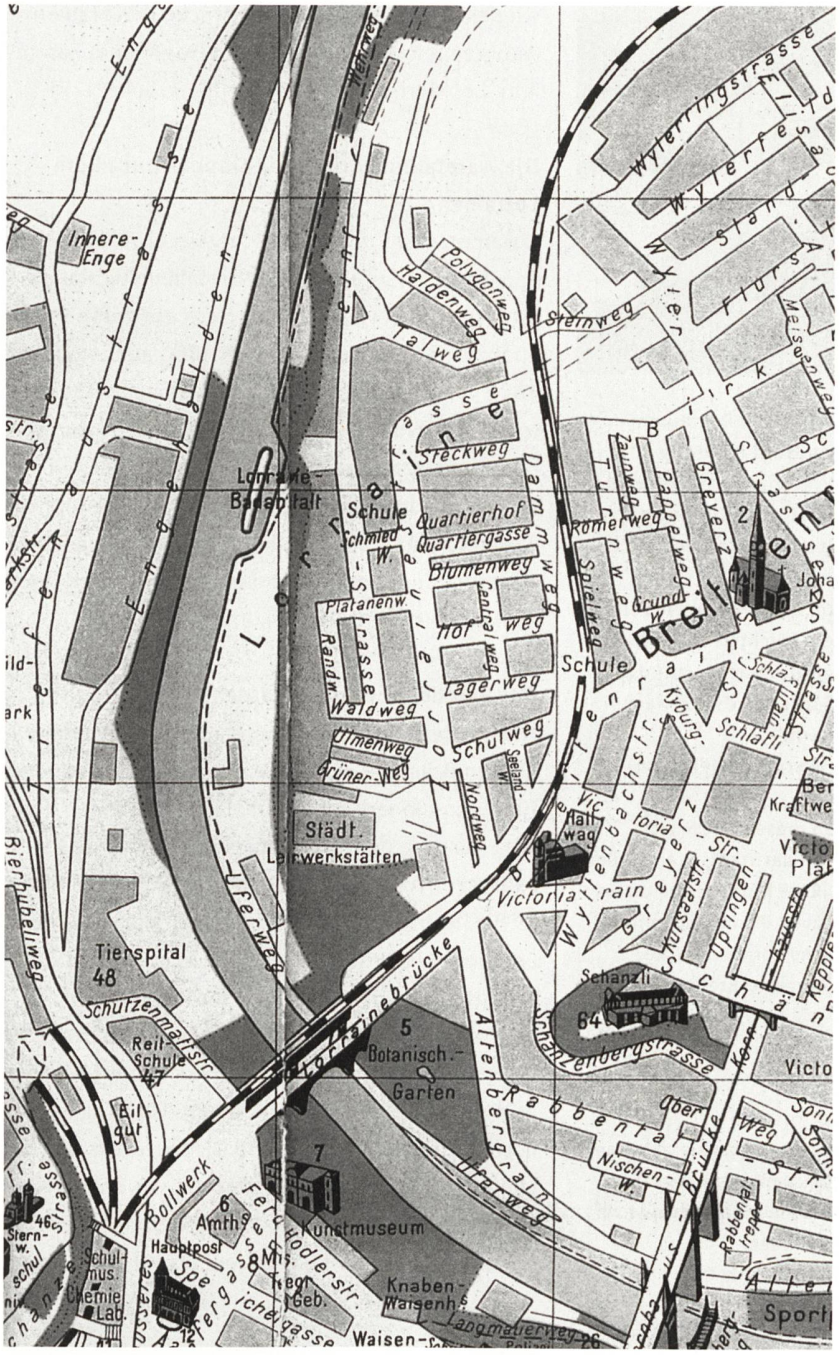
Nur schrittweise näherte sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn der Bundesstadt. Am 16. Juni 1857 konnten die Züge von Aarburg über Herzogenbuchsee bis zur provisorischen Endstation im Wylerfeld fahren. Dort war aber für fast anderthalb Jahre Endstation. Da damals weder die Lorrainebrücke noch die beiden Hochbrücken (Kornhaus- und Kirchenfeldbrücke) zur Verfügung standen, führte der Weg der Fussgänger ins Stadtzentrum über die im Auftrag der Schweizerischen Centralbahn (SCB) erstellte Kettenbrücke des Altenbergstegs.
Wer den Weg aber nicht per pedes zurücklegen wollte, konnte einen provisorischen «Omnibus-Dienst» zum «Posthof» an der Kramgasse benützen, der allerdings den (Um-)Weg über die Nydeggbrücke einschlagen musste.

Der Bau der «Roten Brücke»

Im April 1856 begannen die Montagearbeiten für die «Rote Brücke» (sie erhielt ihren Namen wegen ihres vor Rost schützenden Menninganstrichs). Am 25. August 1858 konnte der untere Teil der ersten eigentlichen Hochbrücke von Bern für den Wagen- und Fussgängerverkehr freigegeben werden. Am 15. November 1858 war es dann soweit, dass auch die Dampfzüge der Schweizerischen Centralbahn für ihre Fahrt nach Bern die «Rote Brücke» benutzten. Über diese Brücke rollte dann während knapp 83 Jahren der Eisenbahnverkehr. Und bis zum Bau der Lorraine-Strassenbrücke war auch das Lorrainequartier auf die Rote Brücke angewiesen, die im Untergeschoss dem Strassenverkehr Gastrecht gewährte.

«Gewaltig donnernder Lärm»

An diese ferne Zeit mag sich auch noch Kurt Marti erinnern; in seinem 1990 erschienenen Fussgängerbuch mit dem Titel «Högerland» berichtet der im Jahre 1921 geborene Schriftsteller und Pfarrer: «Ihre Gitterkonstruktion war zweigeschossig: Oben fuhr die Eisenbahn, direkt darunter befanden sich ein Gehweg und die Fahrbahn für Fuhrwerke. Da das Untergeschoss erst 1930, nach dem Bau der Lorrainebrücke gesperrt wurde, kann ich mich noch erinnern an den gewaltig donnernden Lärm, den die ein- oder ausfahrenden Züge über den Köpfen der Passanten vollführten. Es war furchtbar, war höllisch, ich erzitterte und glaubte, im nächsten Moment werde die hohe Brücke in die Tiefe stürzen. Pferde müssen ähnlich empfunden haben. Weil sie, erschreckt durch den Teufelslärm, scheuten, kam's im Untergeschoss der Brücke stets



Auf diesem Plan der Stadt Bern aus dem Jahr 1932 ist die Linienführung der Bahn mitten durch das Lorrainequartier gut erkennbar. Eingezeichnet ist auch bereits die dem Strassenverkehr dienende Lorrainebrücke. (Stadtarchiv Bern)

Blick vom Restaurant Du Nord Richtung Viktoriarain (links) und Schänzlihalde (rechts). (Lorraine-Breitenrain-Leist)

Im Juli 1941 überquert ein Leichtschnellzug die «Rote Brücke» auf der Fahrt von Zürich nach Bern. (Werner Reber, Bern)

So präsentierten sich von der Stadtseite her die «Rote Brücke» und rechts davon die im Bau befindliche Lorrainebrücke. (Lorraine-Breitenrain-Leist)

Links der damals so benannten Breitenrainstrasse ist das Hallwag-Gebäude zu erkennen. (Stadtarchiv Bern)

Recht verschlafen wirkt der Bahnübergang beim Restaurant Du Nord, der mit einer Rollbarriere gesichert war. Die Aufnahme stammt vom November 1941, als der Bahnbetrieb bereits auf dem neuen Lorraine-Viadukt rollte. Die Fahrleitungen sind bereits demontiert. (Werner Reber, Bern)

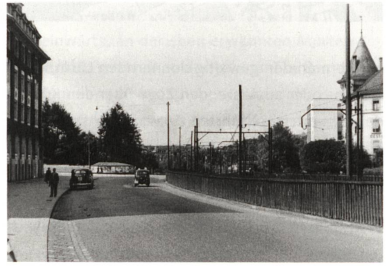
wieder zu Unfällen, was der Brücke den Namen ‹Würgengel› eintrug.» [Quelle: Högerland, Sammlung Luchterhand, Hamburg, 1993, Seite 177]

Die Aaretallinie bringt die Doppelspur in die Lorraine

Zusammen mit der 1859 erfolgten Eröffnung der von Thun herkommenden Aaretallinie wurde die Strecke vom Wylerfeld nach Bern auf Doppelspur ausgebaut. Inzwischen kamen 1864 auch noch die Züge von Biel/Bienne–Lyss der damaligen Bernischen Staatsbahn (BSB) hinzu, die mitten durchs Lorrainequartier dampften. Eine gewisse Erleichterung brachte dann die am 7. Juli 1918 erfolgte Elektrifizierung der Strecke, doch fuhren die von Burgdorf und von Lyss herkommenden Züge noch einige Jahre mit Dampflokomotiven.

Der Bau der Lorraine-Strassenbrücke

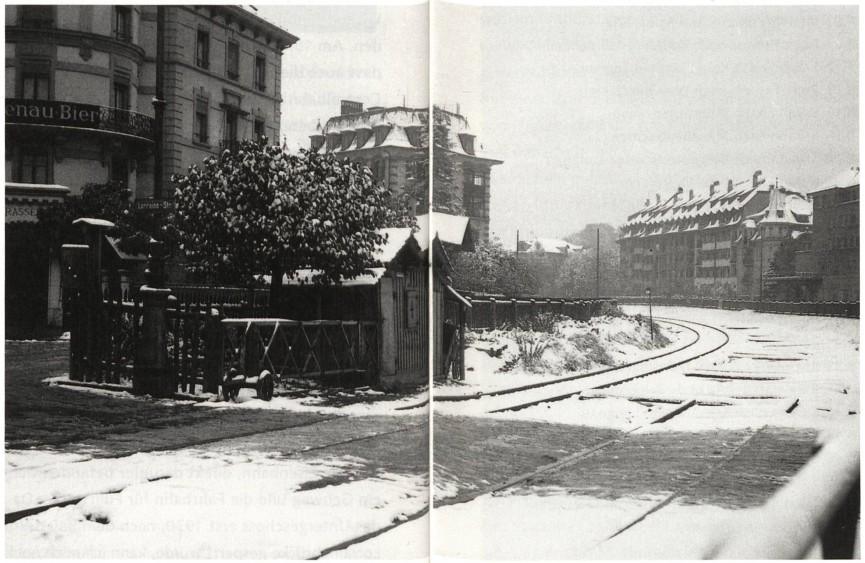
Die beengenden Verhältnisse im «Untergrund» der «Roten Brücke» sorgten bereits im 19. Jahrhundert für Diskussionen; schon um 1890 bestanden Projekte für eine dem Strassenverkehr dienende Parallelbrücke. Wettbewerbe in den Jahren 1897 und 1910/1911 führten aber zunächst noch zu keinem Ergebnis. Nach dem Baubeschluss im Jahre 1927 erfolgte dann der Bau der 178 Meter langen armierten Betonbrücke in den Jahren 1928 bis 1930 nach den Plänen von Bauingenieur Robert Maillart und Architekt Hans Klauser durch das Baugeschäft Losinger & Cie. Diese wurde aareaufwärts der bestehenden «Roten Brücke» erbaut, wobei gewisse Anpassungen bei den beidseitigen Strassenanschlüssen vorzunehmen waren. Damit hatte man



nun zwar für den Strassenverkehr Luft geschaffen, während sich der ständig anwachsende Eisenbahnverkehr weiterhin mit dem Weg mitten durchs Lorrainequartier abfinden musste.

Der vierspurige Lorraine-Viadukt kommt

Mit dem stark zugenommenen Bahnverkehr drängte sich ein Ausbau der Strecke zwischen Wylerfeld und Bern auf Vierspur auf. Aber eine solche Linienführung mitten durchs Lorrainequartier liess sich nicht verwirklichen. Abhilfe schaffte der 1080 Meter lange vierspurige Lorraine-Viadukt, der seit dem 31. August 1941 in Betrieb ist. Seither konnte der kräftig angewachsene Zugsverkehr mit signaltechnischen Mitteln aufgefangen werden; heute folgen sich die in Bern wegfahrenden Intercity-Züge im Zweiminuten-Takt. Die «Rote Brücke» hatte nun seine Pflicht getan und konnte nach 83 Jahren abgebrochen werden. Die ehemalige Linienführung der Eisenbahn lässt sich heute entlang des Nordrings kaum mehr erkennen; immerhin fördern einige Gegenüberstellungen von alten und neuen Bildern einige Erkenntnisse zu Tage.



Ein Bahnwärterhaus wird nach Stettlen versetzt

Recht abenteuerlich mutet das Schicksal jenes Bahnwärterhäuschens an, das damals an der Ecke Nordweg/Dammweg stand. Seit 1941 war das Gebäude funktionslos geworden, da die Eisenbahnzüge nunmehr den neuen vierspurigen Lorraine-Viadukt befuhren. 1947 vernahm dann Karl Rudolf Muster von einem Bekannten, dass dieses Gebäude zu vergeben sei. Er erkundigte sich bei den Schweizerischen Bundesbahnen, ob er das ehemalige Bahnwärterhaus erwerben könne. Rasch

war man sich handelseinig, allerdings nur unter der Bedingung, dass dieses Haus innert einer Woche inklusive Grundmauern abgetragen und abtransportiert sei. Der initiative Familienvater habe den Traktor seines Vaters und einen «Brügiwagen» ausgeliehen und das Haus mithilfe seiner Brüder Balken für Balken und Stein für Stein demontiert. Sogar den schmiedeeisernen Zaun habe er damals mitgenommen. Noch im selben Jahr habe er dann mit dem Wiederaufbau auf dem Land seines Vaters hinter der Kirche in Stettlen begonnen, wobei ihm detaillierte handschriftliche Notizen behilflich

Der mit einer Barriere gesicherte Bahnübergang beim Schulweg musste jahrelang von den Schülern des Lorrainequartiers überquert werden, bis anno 1880 das Quartier zu einem eigenen Schulhaus kam. Ganz rechts ist noch die Johannes-Kirche zu erkennen. (Lorraine-Breitenrain-Leist)

Die gleiche Situation beim Schulweg heute: Geblieben sind das Breitenrain-Schulhaus und die Johannes-Kirche. (Rolf Hürlimann, Liebefeld)

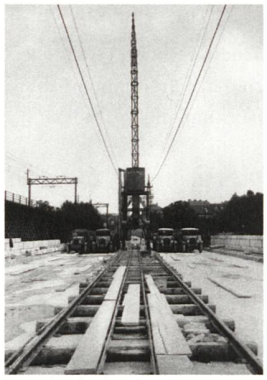
Blick vom Bahnübergang des Schulwegs Richtung Wyler mit der doppelspurigen Eisenbahnlinie. (Lorraine-Breitenrain-Leist)

Die gleiche Situation beim Schulweg ein Jahr nach der Einstellung des Bahnbetriebs. (Werner Reber, Bern)

Noch heute ist beim Schulweg das markante Mehrfamilienhaus links zu erkennen. (Rolf Hürlimann, Liebefeld)

Die damalige Unterführung bei der Quartiergasse mit dem Restaurant Rebstock. (Lorraine-Breitenrain-Leist)

Heute mündet die Quartiergasse ebenerdig in den Nordring ein; anstelle des Restaurants Rebstock ist ein Neubau mit dem Restaurant Carbonara getreten. (Rolf Hürlimann, Liebefeld)



Belastungsprobe der neu erstellten Lorrainebrücke. (Stadtarchiv Bern)

waren. Auch den Keller habe er selber mit Schaufel und Pickel ausgegraben, während seine Kinder den Mörtel von den Backsteinen abklopften. Am 28. November 1948 konnte die damals vierköpfige Familie das Haus an der Kirchgasse 5 beziehen. Genau 50 Jahre später, im Jahre 1998, verliess die letzte Bewohnerin das Gebäude und zog ins Altersheim um. Während einigen Jahren stand das Haus leer, da dort ein neues Dorfzentrum geplant war. Wer heute das Gebäude aufsucht, stellt aber mit Freuden fest, dass es noch steht und dort die Büros der offenen Jugendarbeit Stettlen-Vechigen untergebracht sind.

Bei der Beschaffung der historischen Aufnahmen durfte ich auf die grosse Hilfe von Yvonne Pfäffli (Stadtarchiv Bern) und Patrick von Burg (Lorraine-Breitenrain-Leist) zählen. Herzlichen Dank!

Werner Neuhaus
Bahnhistoriker

Selbst ins 21. Jahrhundert konnte sich das ehemalige Bahnwärterhaus von der Ecke Nordweg/Dammweg retten; es steht heute hinter der Kirche von Stettlen. (Rolf Hürlimann, Liebefeld)

Wie viele Züge fuhren anno 1939 über die «Rote Brücke»?
Wie wir dem im Sommer 1939 geltenden «Amtlichen Kursbuch» entnehmen können, fuhren vor dem Zweiten Weltkrieg an einem normalen Werktag zwischen 8 und 9 Uhr folgende Personenzüge von Bern aus über die «Rote Brücke»:

8.04 Personenzug nach Lyss–Biel/Bienne
8.10 Personenzug nach Münsingen–Thun
8.20 Leichtschnellzug ohne Halt bis Zürich
8.46 Schnellzug nach Thun–Spiez–Interlaken mit direkten Wagen von Berlin, Paris, Oostende, Amsterdam und Boulogne
8.51 Schnellzug nach Thun–Spiez–Brig–Milano (–Brindisi) mit direkten Wagen von Boulogne und Paris

Und wie sieht das Bild im heutigen Fahrplan mit dem vierspurigen Lorraine-Viadukt aus?
(Offizielles Kursbuch 2013)

8.00 InterRegio nach Zofingen–Sursee–Luzern
8.00 S-Bahn nach Lyss–Biel/Bienne
8.02 InterCity nach Zürich–Romanshorn
8.04 InterCity nach Olten–Basel
8.04 InterCity nach Thun–Spiez–Interlaken
8.07 InterCity nach Thun–Spiez–Brig
8.07 RegioExpress nach Burgdorf–Langenthal–Olten
8.12 S-Bahn nach Konolfingen–Langnau
8.13 RegioExpress nach Lyss–Biel/Bienne
8.16 S-Bahn nach Münsingen–Thun
8.16 S-Bahn nach Münchenbuchsee
8.20 S-Bahn nach Burgdorf–Ramsei–Langnau
8.30 S-Bahn nach Lyss–Biel/Bienne
8.32 InterCity nach Zürich–St. Gallen
8.34 InterCity nach Olten–Basel
8.34 InterCityExpress nach Thun–Spiez–Interlaken
8.36 InterRegio nach Olten–Zürich
8.36 RegioExpress nach Konolfingen–Langnau–Luzern
8.39 InterRegio nach Burgdorf–Langenthal–Olten–Zürich
8.39 RegioExpress nach Münsingen–Thun–Spiez–Kandersteg–Brig und –Zweisimmen
8.42 S-Bahn nach Konolfingen–Langnau
8.43 RegioExpress nach Lyss–Biel/Bienne
8.46 S-Bahn nach Münsingen–Thun
8.46 S-Bahn nach Münchenbuchsee
8.50 S-Bahn nach Burgdorf–Wiler und –Ramsei–Sumiswald-Grünen