Von der Schwarzenburgbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **36 (1946)**

Heft 43

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-649639

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

Von der Schwarzenburgbahn

An einem sonnig-milden Herbsttag des Jahres 1945 fanden sich im « Bären » in Oberbalm die Angehörigen, Freunde und Gläubiger der BSB zusammen, um der « Heimgegangenen » die wohlverdiente, letzte Ehre zu erweisen. Unter dem sichtbaren Eindruck wehmütigen Gedenkens an die liebe Freundin, die allen recht ans Herz gewachsen war, die aber nach einem äusserst beschwerlichen Lebensgang unter der Last ihrer zahlreichen Gebrechen zusammenbrach, liessen die Versammelten noch einmal das Lebensbild der BSB an sich vorüberziehen. Weniger als 40 Jahre hatte ihre Zeit gedauert, während der sie mehr vegetierte als existierte. — Nach mehrjähriger Bauzeit konnte im Jahr 1908 der Betrieb aufgenommen werden. Das geschah unter den freundlichen Verhältnissen vorkriegszeitlicher Konjunktur. Freilich, als jüngstes und etwas schwächliches Kind der Eisenbahnkinder des Kantons Bern, war sie schon von Jugend auf etwas verschupft. Das zeigte sich schon rein äusserlich darin, wie sie vom Fischermätteli hinweg gewissermassen zur Hintertüre herein den Weg nach dem Berner Bahnhof suchen musste, um unten am Tisch, am Perron V anzuschliessen. Kaum hatte sich der erste Kranz mehr oder weniger origineller Witze und Anekdoten um die Schwarzenburgbahn gewoben, schlug der erste Weltkrieg die ersten Wunden in das jugendliche, aber allerhand verheissende Unternehmen. Teuerung, Kohlenmangel, rückläufiger Betriebsumfang, Elektrifikationssorgen usw. stellten sich als Kinderkrankheiten ein, die eine Reihe von Anfälligkeiten der jungen Bahn einleiteten. Kaum war der erste Weltkrieg zu Ende, als die Autokonkurrenz fühlbar wurde. Die « ärztliche » Kunst der Direktion vermochte durch allerhand Massnahmen ihr Sorgenkind am Leben zu erhalten, ohne dass es ihr indessen gelang, die Heranwachsende zu jugendlicher Blüte und Fülle zu bringen. Der zweite Weltkrieg brachte eine Reihe neuer Erschütterungen, die an der ohnedies geschwächten Lebenskraft zehrten, so dass sich operative Eingriffe nicht mehr vermeiden liessen. Freunde und Verwandte versuchten es mit einer Bluttransfusion, mussten aber zusehen, wie die BSB unter dem Messer der Finanzchirurgen an Schwäche ihr Leben aushauchte.

Die Hinterlassenen entschlossen sich sogleich, die vorhandene Habe in Aktiven und Passiven zu liquidieren. Bevor auch nur das Beerdigungsessen aufgetragen war, war auch der Uebernehmer schon zur Stelle. Die unternehmungslustige und von neuer Lebenskraft durchpulste GBS war es, die den Rest der BSB aufsog. Durch ein leckeres Zvieri liess sich die Trauerversammlung beschwichtigen, um alsdann mit einigen Seufzern der Erleichterung an ihr Tagewerk zurückzukehren.

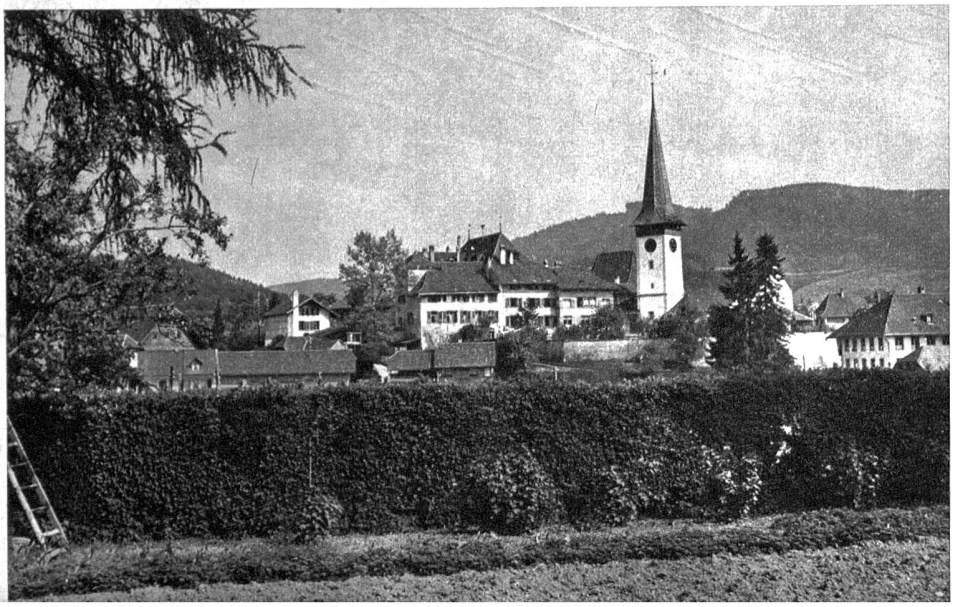
GBS ist eine Abkürzung, nicht für « Geit Bis Scherli », sondern für « Gürbetal-Bern-Schwarzenburgbahn ».

Ich habe behauptet, die Schwarzenburgbahn sei ein verschupftes Kind gewesen. Offenbar aber ein sympathisches. Auch populär war es. Wer hat je irgendwo in der Schweiz ein Billett nach einer Station der BSB gelöst, ohne dass ein vielsagendes Lächeln den Mund des freundlichen Schalterbeamten umspielt haben würde? Wer ist in der Fremde nie gehänselt worden wegen den Korbflechterkarren, die den Zügen angehängt werden oder gar der Schnecken wegen, die dem Fahrpersonal den Dienst sauer machen? Und doch ist die Bahn ein wahrer Segen für die Landschaft, die sich durch ihre Lieblichkeit auszeichnet und die Freude der schönen Umgebung von Bern immer wieder in ihren Bann zieht. Machen wir zusammen eine Fahrt von Bern bis zur Schwarzwasserbrücke mit:

Vom Perron V bis Fischermätteli hat der Reisende Musse, sein Reiseprogramm zu konsolidieren, den Proviant zu versorgen und die Mitreisenden zu mustern. Im Fischermätteli aber beginnt die Sache interessant zu werden. Gleich gegenüber dem Stationsgebäude finden sich eine Täfelifabrik, der Ghüderverlad für das Grosse Moos und eine Essigfabrik in einträchtiger Nachbarschaft. Wahrhaftig für jedermanns Geschmack etwas. Das Stationsgebäude selber beweist, dass im Kanton Bern nicht nur die Bahnbeamten, sondern sogar die Stationsgebäude befördert werden. Stand doch das Gebäude früher in Scherzligen, um zum « Bahnhof » Fischermätteli aufzurücken, wohin man es kurzerhand « beförderte ». Der Bau im Fischermätteli wurde seinerseits nach dem Liebefeld verbracht, wo er in unrühmlicher Weise eine bauliche Rückständigkeit demonstriert, die kaum ein Beispiel hat. Knapp nach dem Fischermätteli betreten, resp. befahren wir bereits Könizerboden. Hier tut sich ein reizvolles Gelände auf, eine weite Talschaft, linker Hand in respektvoller Entfernung überhöht durch Gurten, Ulmizberg und andere Prominente, rechts begleitet vom Könizberg, Hilfig und Mengestorfberg. Die Talmulde beherbergt blühende industrielle Etablissemente, während von den Talhängen schmucke Wohnhäuser grüssen, vorzugsweise Einfamilienhäuser, alle eingebettet in wohlgepflegte Gärten, umgeben von saftigen Matten und fruchtbaren Ackerflächen. Imposant grüssen die Wälder, die souverän die Hügelrücken besetzt halten und reiche Bestände an edlem Wild bergen. Bei der Station Köniz erregt der vielbesuchte Versuchs- und Reklamegarten der Samenhandlung Vatter erhebliches Aufsehen. Altehrwürdig thronen Schloss und Kirche, früher Sitz des Deutschritterordens, über dem zu grosser Stattlichkeit herangewachsenen Dorf Köniz. Scharf und in rasch wechselnden Kurven windet sich die Bahn in die Höhe. Der aufmerksame Reisende lässt es sich nicht entgehen, einen Blick rückwärts, Richtung Stadt, zu tun um staunend festzustellen, dass Köniz und Liebefeld mit der Stadt völlig verwachsen sind, also eine richtige Vorstadt Berns bilden. Nach Köniz tut sich reines, wunderschön gelegenes Bauernland auf, mit stattlichen Höfen und fleissig gepflegtem Kulturboden. Bei der Station Moos befinden wir uns im Quellgebiet des Sulgenbaches, der bekanntlich in Bern in die Aare fliesst. Wer hat sich noch nie an dem herrlichen Ausblick gegen Herzwil geweidet, während die Fahrt mit neuer Steigung die Höhe von Gasel gewinnt! Gasel bildet die Wasserscheide zwischen Sulgenbach und dem « Stromgebiet » der Sense, das durch Gaselbach und Scherlibach die obere Gemeinde Köniz entwässert. In Gasel wechselt der landschaftliche Aspekt. Ausdruck und Richtung der Talschaft, die an Reiz nichts einbüsst, wechseln stark. Näher treten die Wälder an die Bahn heran und steiler werden die Hänge. Gasel ist ein Dorf, das an der Schwelle bedeutsamer Entwicklung steht, was an der stattlichen Zahl von Neubauten erkennbar ist. Wenig mehr als 1 km nach Gasel finden wir das betriebsame und freundliche Kirchdorf Niederscherli, den Mittelpunkt der obern Gemeinde. Das Dorf fällt durch seine Sauberkeit und den reichlichen Blumenschmuck auf. Hier überspannen Bahn- und Strassenbrücke das tiefe Tobel des muntern Scherlibaches und . . . schon befinden wir uns im nahen Mittelhäusern, einem rein bäuerlichen Ort auf hoch gelagertem, sanft nach Westen abfallendem Plateau, prachtvolle Ausblicke nach dem Jura öffnend. Hier nähern wir uns den romantischen Erosionstälern der Sense und des Schwarzwassers, letztere durch kühne, lange Zeit als höchste ihrer Art geltende Brücken bezwungen. Damit erreichen wir die obere Grenze der ausgedehnten Gemeinde Köniz. Ungefähr 10 km sind es vom Fischermätteli bis hieher, alles innerhalb ein und derselben Gemeinde, die einen seltenen Reichtum an landschaftlichen Eindrücken bietet.

Die Schwarzenburgbahn ist in weltausschauender Erkenntnis in Normalspur erbaut worden und hat dadurch die Etablierung mächtiger Industrien und blühender Handelshäuser begünstigt. Infolge der Verschiedenartigkeit des Geländes stiess die Bahnanlage auf beträchtliche Schwierigkeiten. Betriebstechnisch von grossem Nachteil sind sicher die vielen Kurven, die aber anderseits eine Fülle landschaftlicher Reize enthüllen. Wenn der Fahrplan noch verbessert und die Fahrzeit verkürzt werden können, ist an der Schwarzenburgbahn weiterhin mit einer fruchtbaren Entwicklung zu rechnen, indem Beamte und Angestellte mehr noch als bisher ihre Zelte in der schönen Gegend aufschlagen.

W.



Blick auf Schloss und Kirche von Köniz