

**Zeitschrift:** Burgdorfer Jahrbuch  
**Herausgeber:** Verein Burgdorfer Jahrbuch  
**Band:** 3 (1936)

**Artikel:** Wie die Eisenbahn nach Burgdorf kam : aus der Jugendzeit des Eisenbahnwesens in der Schweiz  
**Autor:** Widmann, Max  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1076245>

### **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:** 01.04.2026

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

## Wie die Eisenbahn nach Burgdorf kam

Dr. Max Widmann

### Aus der Jugendzeit des Eisenbahnwesens in der Schweiz

Beinahe kam sie nicht nach Burgdorf, die Eisenbahn. Denn als in den Fünfzigerjahren des vorigen Jahrhunderts das Dampfroß im Kanton Bern seinen Einzug hielt und durch die Centralbahngesellschaft die Strecke Olten-Bern gebaut wurde, bestand die Absicht, Burgdorf zu umgehen und die Linie von Herzogenbuchsee weg über Seeberg-Kirchberg nach Hindelbank zu führen. Es bedurfte großer Anstrengungen der Burgdorfer, nicht abgefahren zu werden und an die zu erstellende Hauptbahnlinie unseres Landes direkten Anschluß zu erhalten. Das Hindernis, das sich der Linienführung über Burgdorf entgegenstellte, war der Gyrisberg, den man durchtunneln mußte, wenn Burgdorf von der Bahn berührt werden sollte.

Es ist begreiflich, daß Burgdorf sich wehrte und wie es gelang, das Unheil abzuwenden, soll nun im folgenden dargestellt werden.

Der Vorschlag, Burgdorf zu umfahren, ging von einer Autorität im Eisenbahnbau aus, dem königlich-württembergischen Oberbaurat **Karl Etzel**, der am 30. September 1852 dem provisorischen Verwaltungsrat der Centralbahn einen »Bericht über das Netz der Schweiz. Centralbahn« erstattete, der gedruckt wurde. Aus einer dem Bericht beigegebenen Kartenskizze war die projektierte Linienführung ersichtlich, die, der großen Heerstraße folgend, von Herzogenbuchsee über Seeberg und Hellsau nach Kirchberg und Hindelbank gehen sollte. (Siehe die Reproduktion des unsere Gegend betreffenden Teils dieser Karte.)

Im Text seines Berichtes sagte Oberbaurat Etzel über die zu bauende Linie Olten-Bern:

»Was die Richtung der Linie von Herzogenbuchsee nach Bern betrifft, so ist zu bedauern, daß dieselbe dem nicht nur an und

für sich, sondern auch als Stapel des Emmentales bedeutenden Orte Burgdorf nicht näher gebracht werden kann, als auf eine Entfernung von 4 Kilometern. Man hat zwar versucht, durch Führung der Linie über Wynigen diese Entfernung auf zwei Kilometer zu reduzieren, allein auch dieses ungenügende Resultat müßte mit bedeutenden Erdbewegungen und einer erheblichen Verschlimmerung der Steigungsverhältnisse erkaufte werden. Wollte die Bahn Burgdorf so weit genähert werden, daß die Station ohne die Vermittlung von gewöhnlichem Fuhrwerk erreicht werden könnte, so müßte die Linie von Kirchberg aufwärts bis Burgdorf geführt werden, dort eine Kopfstation erhalten und von dieser wieder zurück gegen Lyßbach geführt werden. Diese Combination würde aber den ganzen Verkehr zwischen Bern und Olten zu einem Umweg von circa 8 Kilometern nötigen. Es erscheint also auch hier, soferne nicht die definitiven Studien der Trace ein für Burgdorf günstigeres Ergebnis liefern sollten, die Einrichtung eines vervollkommenen Omnibus und Roulage-Dienstes empfehlenswert«.

So Oberbaurat Etzel in seinem Gutachten. Die Bemerkung, daß »auch hier« ein Omnibusdienst durch die Bahn einzurichten sei, bezieht sich darauf, daß Etzel einen solchen in seinem Bericht auch für die Strecke Wildegg-Lenzburg empfahl.

Schon am 12. Oktober 1852, also kurz nach Bekanntwerden des Gutachtens Etzel, wurde zwischen Delegierten des Kantons Bern und solchen des provisorischen Verwaltungsrates der Centralbahn eine Uebereinkunft über Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Kanton Bern abgeschlossen und diese Uebereinkunft durch die Regierung einer Kommission von 28 Mitgliedern überwiesen, die auf den 26. Oktober 1852 in den äußern Standeshaussaal nach Bern einberufen wurde. Den Vorsitz dieser Kommission führte Regierungspräsident Blösch; aus Burgdorf gehörten ihr an Großrat **August Dür** und Gemeindepräsident **Alexander Bucher**, Handelsmann in Burgdorf. (Ratsmanual vom 20. Oktober 1852.)

Offenbar wurde bereits in der Konferenz vom 12. Oktober 1852 ein für Burgdorf günstiges Resultat erzielt; denn am 14. Oktober 1852 wußte Burgdorfs damaliges Zeitungsorgan, der »Emmentaler Bote« zu melden:

»Am 12. fand eine Konferenz des Verwaltungsrates der schweiz. Eisenbahnen mit den Delegierten unserer Regierung in Bern statt, deren Resultat ist, daß nun die Eisenbahnlinie von Herzogenbuchsee, anstatt wie früher bestimmt über Kirchberg, nun über Wynigen und Burgdorf nach Schönbühl geführt werden soll«.

Immerhin scheint diese Zeitungsnotiz der definitiven Regelung etwas vorangeeilt zu sein; denn im handschriftlichen Protokoll des Direktoriums der Centralbahn (aufbewahrt auf der Bibliothek der schweizerischen Bundesbahnen und dem Verfasser dieser Arbeit durch Herrn Bundesbahn-Bibliothekar Mathys in verdankenswerter Weise zur Verfügung gestellt) findet sich folgende Eintragung:

»Die von der Regierung von Bern eingelegten Pläne für die Linie Murgenthal-Hindelbank erhielten am 8. Dezember 1853 die Genehmigung unter den nachstehenden Bedingungen:

Ueber das Stück Grafenscheuren bis Lyßbach wurde der Entscheidung so lange ausgesetzt bis die Verwaltung sich erklärt haben werde, welche der beiden eventuell bezeichneten Linien sie vorschlägt.

Eine Erledigung hinsichtlich dieses Punktes steht bevor, indem die Gemeinde Burgdorf die Kosten der dort erforderlichen Wasserbauten übernehmen zu wollen sich erklärt hat, wodurch die Wahl der dortigen Linie außer Zweifel gesetzt werden wird«. Offenbar handelte es sich in jenem Stadium um die Frage, die Linie von Grafenscheuren unter Umständen hinter dem Gyrisberg-Düttisberg herum (über Büttikofen) nach Burgdorf und Lyßbach zu führen, unter Vermeidung eines größeren Tunnels, wobei aber der Bahnhof Burgdorf nicht an seinen jetzigen Standort, sondern weiter gegen Lyßbach zu stehen gekommen wäre.

Aus der erwähnten Protokollnotiz ist ferner ersichtlich, daß die Gemeinde Burgdorf die Kosten der durch den Bahnbau bedingten Emmekorrektion zu übernehmen hatte. An diese Kosten hatten die besser situierten Kreise der Einwohner ein Opfer von Fr. 10 000.— beizutragen. Nachdem der »Emmenthaler Bote« am 12. Februar 1854 verkündet hatte:

»Aus sicherer Quelle wird uns mitgeteilt, daß nach einer Besprechung der hiesigen Abgeordneten mit den dazu ausgeschos-

senen Verwaltungsräten, Herren Etzel und Sulger, zu hoffen ist, die Eisenbahnlinie werde nach dem Wunsche der hiesigen Einwohner zu Stande kommen«,

erschien unter den Inseraten des »Emmenthaler Bote« auf der ersten Seite des Blattes am 23. Februar 1854 folgende

### **Einladung**

Der Eisenbahnausschuß von Burgdorf richtet hiemit die höfliche Einladung an die hiesigen Einwohner, ihre Beiträge zum Opfer der Fr. 10 000.—, welches unter der Bedingung, daß die Eisenbahnlinie Murgenthal-Bern hiesigen Ort berühre, in Aussicht gestellt worden ist, einzuzeichnen. Die Liste liegt bis Ende dieser Woche im Sekretariat des Gemeinderats. Nach den bereits gezeichneten Beiträgen ist die beste Aussicht vorhanden, daß die versprochene Summe gedeckt werden wird.

Denjenigen, welche der letzten Samstag stattgefundenen Versammlung nicht beigewohnt haben, wird mitgeteilt, daß die zu leistenden Beiträge zu 16 pr. mille des rohen Einkommens nach dem Einquartierungs-Cataster pro 1853 berechnet und auf drei Jahre verteilt sind.

Burgdorf, den 22. Februar 1854.

Der Eisenbahnausschuß.

Diese Aufforderung fiel nicht bei allen Einwohnern auf guten Boden. Schon die folgende Nummer der Zeitung brachte aus der Feder von Professor Hans **Schnell** folgendes Inserat:

»Offene Antwort auf die Einladung: Die Mehrkosten der obern Burgdorfer Bahnlinie durch freiwillige Beiträge im Verhältnisse des Einquartierungs-Kataster decken zu helfen.

Da ich mich zu denjenigen bekenne, welche es überhaupt nicht gern sehen, daß die Schweiz von Eisenbahnen durchzogen wird; da ich ferner die Ueberzeugung hege, die Vorzüge der obern Burgdorfer Linie wiegen die Opfer nicht auf, welche sie mehr fordert, als die untere; da endlich jene obere Linie in einer Weise an meinem Landhause vorbeizieht, daß sie es seines vorzüglichsten Reizes, seiner Stille und Abgeschlossenheit, beraubt, so finde ich mich nicht bewogen, durch einen freiwilligen Beitrag glauben zu machen, als hätte ich besonderes

Wohlgefallen an einer Sache, die mir in der Tat herzlich zuwieder ist. Viel natürlicher fände ich es, wenn jedermann nach Maßgabe der Vorteile, welche er sich von dem Unternehmen verspricht, und des Vergnügens, das es ihm gewährt, dazu beitragen würde.

Burgdorf, am 23. Hornung 1854.

Dr. J. Schnell, gew. Prof.»

Auf dieses Inserat gab der Eisenbahnausschuß am 26. Februar 1854 folgende öffentliche Antwort:

### **Wiederholte Einladung**

Der Eisenbahnausschuß von Burgdorf findet sich durch die »offene Antwort« des Herrn Prof. Joh. Schnell bewogen, folgende kurze Erklärung an die hiesige Einwohnerschaft zu richten:

Nachdem von den obersten eidgenössischen Behörden die Einführung der Eisenbahnen in der Schweiz beschlossen war, konnte es sich für Burgdorf nur noch darum handeln, von denselben den möglichst geringen Nachteil oder größtmöglichen Vorteil zu ziehen. Nach den gemachten Erfahrungen, die namentlich in Gutachten einer großen Zahl Städte des Auslandes niedergelegt sind, liegt aber der Vorteil darin, daß die Eisenbahn zunächst der Stadt ausmünde und das Publikum ohne die geringste Schwierigkeit sich des Verkehrsmittels bedienen könne. Nicht ohne große Mühe hat das unterzeichnete Comitee den ihm im Interesse des Ortes vorgezeichneten Zweck erreicht. Die zahlreichen Einzeichnungen für freiwillige Beiträge zur Deckung des übernommenen Opfers lassen auch keinen Zweifel, daß dasselbe in kurzer Zeit auf dem für hiesige Einwohnerschaft ehrenhaftesten Wege gedeckt sein wird.

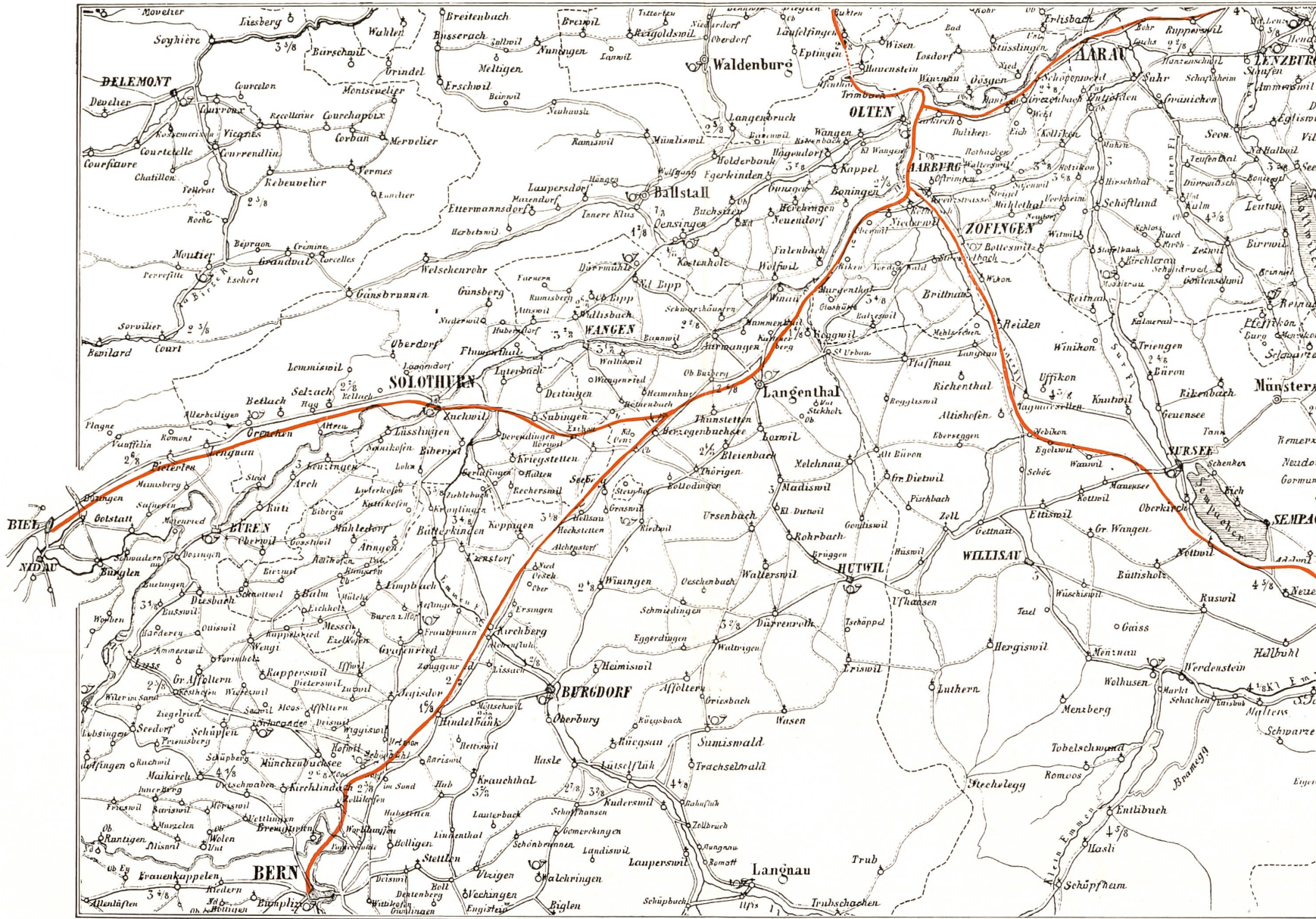
Der Eisenbahn-Ausschuß ladet daher das Publikum ein, sich durch die Weigerung des Herrn Prof. Schnell in der fernern Unterzeichnung nicht beirren zu lassen, indem durch die Deckung seines Ausfalles durch Einzelne bereits Vorsorge getroffen ist.

Burgdorf, den 25. Februar 1854.

Der Eisenbahn-Ausschuß.

Projekt der Centralbahn  
für die Führung der Linie Olten – Bern

# PROJET DU CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.



Chemins de fer exécutés

Echelle 1 : 300000

Chemins de fer projetés



Projekt der Centralbahn

für die Führung der Linie Olten – Bern

Anschließend erschien im Blatte noch die folgende

### **Erklärung**

Zur Beruhigung der hiesigen Einwohnerschaft über die in der »offenen Antwort« des Herrn Prof. J. Schnell angegebenen Gründe der Weigerung eines freiwilligen Beitrages, kann derselben mitgeteilt werden, daß Herr Prof. Schnell seine daherigen Ansichten, wie es scheint, geändert hat und sich hat belehren lassen, indem er in der gestrigen Versammlung der Speditionsgesellschaft seine Stimme zur Erkennung eines Beitrages von Fr. 1000.– ebenfalls gegeben und dadurch seine erst angegebenen Hauptgründe über die Vorteile der obern Burgdorfer Linie für hiesigen Ort selbst wiederlegt hat.

Burgdorf, 25. Februar 1854.

Mehrere Mitglieder der Speditionsgesellschaft.

Nicht alle Einwohner kamen der Einladung, ihre Zeichnungen an die zu leistenden Fr. 10 000.– rechtzeitig zu effektuieren, nach; im Gemeindecarchiv befindet sich ein vom 28. März 1857 datiertes Schreiben des Einwohnergemeinderates an die Säumigen, unterzeichnet von Gemeinderatspräsident S. Fankhauser, Arzt und in Vertretung des Sekretärs durch Notar Schwammberger, worin es heißt:

»Damit die Eisenbahnlinie Murgenthal-Bern so nahe als möglich die Stadt Burgdorf berühre und der Stationshof für hiesigen Ort eine günstige Lage erhalte«, haben sich die beiden hiesigen Gemeinds-Corporationen gegenüber der Centralbahn-Gesellschaft zu Opfern anbietern müssen und die Einwohnergemeinde Burgdorf hat einen Beitrag von Fr. 10 000.– übernommen.

Dagegen haben sich infolge Akts (»Verpflichtung«) vom Februar 1854 weitaus die meisten Einwohner Burgdorfs gegenüber der Gemeinde auf eine rechtsgültige Weise durch Einzeichnungen verbindlich gemacht, auf Grundlage der Einquartierungssteuerschätzungen pro 1853 des ihnen nach Maßgabe der in jener Verpflichtung enthaltenen Ausrechnung Beziehende an obgenanntem Betrage von Fr. 10 000.– zu leisten und zwar verteilt auf die Jahre 1854, 1855 und 1856.

Die ersten Einzahlungen – zur Zeit, wo das allgemeine Interesse für die Eisenbahn noch lebhafter und in gewissen Hinsichten

das Berühren derselben mit dem hiesigen Ort noch zweifelhaft oder unentschieden war – erfolgten regelmäßig. Allein nach und nach nahm die Bereitwilligkeit einiger Einwohner, zu Leistung der ihnen auffallenden Beiträge – wie es scheinen will – ab, und eine Anzahl derselben verweigerten beim letzten Bezug aus ebenso unstichhaltigen als verschiedenen Gründen Bezahlung.

Wohl die meisten der Weigernden gaben an, der Zweck, für welche die Beiträge gezeichnet worden, sei dahingefallen. Es ist dies ganz unrichtig! Der Zweck oder Grund ist nämlich kein anderer, als wie im Eingange dieses Schreibens wörtlich der Verpflichtung enthoben ist. Diese liegt im Gemeinderats-Sekretariate, wo die Beteiligten sie einsehen mögen«. (Folgt eine Mahnung zur Bezahlung.)

Aber die Stadt Burgdorf hatte nicht nur die Kosten der durch den Bahnbau bedingten Emmenkorrektur zu übernehmen, sondern in der Folge noch weitere Opfer zu bringen. Denn kaum hatte die Centralbahn mit dem Bau der Linie Basel-Olten begonnen, so trat auf dem Geldmarkte (1853) ein Umschwung ein, so daß der Wert der Centralbahnaktien fast auf Null herabsank und das Aktienkapital der Gesellschaft von 36 Millionen Franken auf 14½ Millionen reduziert werden mußte. Infolgedessen sah sich der Kanton Bern genötigt, damit der Bahnbau nicht ins Stocken gerate, der Centralbahn mit einer Aktienbeteiligung im Betrage von 4 Millionen Franken beizuspringen. Von dieser Summe hatten die von den zu bauenden Bahnlinien berührten Ortschaften Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf, Bern, Biel und Thun die Hälfte zu übernehmen und zwar die Stadt Bern 1 Million, Burgdorf und Biel je Fr. 300 000.–, Thun Fr. 200 000.–, Langenthal und Herzogenbuchsee zusammen Fr. 200 000.–, wobei es den Ortschaften überlassen wurde, sich mit den Bürgergemeinden in das Opfer zu teilen.

In ausführlicher gedruckter Botschaft an den Großen Rat vom 23. November 1854 begründete die Regierung diesen Vorschlag und hob darin eingehend den großen volkswirtschaftlichen Vorteil der Eisenbahnen hervor, die verkehrstechnisch ein bedeutender Fortschritt gegenüber der Posteinrichtung seien; außerdem würden die Frachten verbilligt, der Fremdenverkehr gehoben, die Möglichkeit der Einführung neuer Industrien ver-

größert. Die Erfahrung anderer Länder lehre, daß durch Erleichterung des Absatzes der Produkte die Landwirtschaft durch die Bahnen einen Aufschwung erlebe. Zur Begründung des Burgdorf zugemuteten Beitrages an die Aktienzeichnung sagte die Botschaft des Regierungsrates: »Burgdorf: großer kommerzieller Verkehr, auch erhebliche Industrie, liegt an der Ausmündung der verkehrsreichen Straßen des Emmentales, nimmt auch nördlich wichtige Seitenstraßen auf und bildet den Markt für den größten Teil des Emmentales und eines Teils des Oberaargaus und des Mittellandes«.

Bereits am 6. November 1854 hatte in Bern eine Konferenz zwischen Regierung und Gemeindevertretern stattgefunden wegen Beteiligung der Gemeinden an der Aktienübernahme, worüber Großrat Alexander Bucher dem Gemeinderat von Burgdorf laut Manual vom 18. November Bericht erstattete. Darauf erließ der Gemeinderat an die Einwohnergemeinde folgenden Bericht (von dem sich im Gemeindegarchiv von Burgdorf eine Abschrift befindet):

»Der Gemeinderat muß die Schritte der Regierung zur Förderung des Eisenbahnunternehmens in unserm Kantone, sowie ihre Bemühungen, die Wünsche der gewerbereichsten Ortschaften des Kantons gegenüber den frühern Absichten der Centralbahngesellschaft durchzusetzen, dankbar anerkennen. Er verkennt nicht, daß die Führung der Eisenbahn nach Burgdorf für diese Ortschaft eine Bedingung ihrer Existenz für die Zukunft bildet; er ist überzeugt, daß im Falle die Eisenbahn in der Entfernung einer Stunde vom Orte vorbeiführen würde, Burgdorf in kurzem seine gewerbliche Bedeutung und das Grundeigentum einen Teil seines Wertes verlieren müßte. Der Gemeinderat hat sich's denn auch zur Pflicht gemacht, nichts zu verabsäumen, was zu dem ihm vorgesetzten Zwecke führen könnte und durch Unterstützung der Bürgergemeinde und der hiesigen Privaten ist es ihm auch gelungen, die von der Centralbahnverwaltung gemachten Schwierigkeiten zu überwinden.

Er hält nun dafür, die Gemeinde dürfe nicht auf halbem Wege stehen bleiben und glaubt, es liege im größten Interesse derselben, die verlangte Mitbeteiligung nicht abzulehnen.

Der Gemeinderat stellt deshalb folgenden Antrag an die Einwohnergemeinde:

»Die Einwohnergemeinde autorisiert den Gemeinderat, den Entwurf = Erklärung in seiner Fassung zu unterzeichnen, sich also mit Fr. 300 000. – durch Uebernahme von 600 Aktien gegenüber dem Staate zu verpflichten, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Bahnhof auf der gegenwärtig projektierten Stelle errichtet werde«.

Ueber diesen Antrag wird Herr Bucher als Präsident des Eisenbahnausschusses einläßlichen Bericht erstatten.

Um der Einwohnergemeinde die Beteiligung im angegebenen Maße zu erleichtern, hat die Burgergemeinde auf hierseitige Einladung hin beschlossen, während 10 Jahren das Risiko auf dem Ertrage eines Drittels der Aktien zu übernehmen, welche verdankenswerte Verpflichtung von Seite der Einwohnergemeinde angenommen werden sollte«.

Ueber die Leistungen der Burgergemeinde an das Zustandekommen der Burgdorf berührenden Bahn gibt folgender Bericht und Antrag des Burgerrates an die Burgergemeinde Auskunft (von welchem Aktenstück sich im Archiv der Einwohnergemeinde eine Abschrift befindet).

Zunächst wird bemerkt, daß die Burgergemeinde am 27. Oktober 1852 beschlossen habe, der Centralbahngesellschaft das Land für Bahn und Bahnhofanlage unentgeltlich abzutreten. Dann fährt der Bericht fort:

»Seither wurde nichts unterlassen, alle Schwierigkeiten möglichst zu beseitigen, welche die Centralbahn-Verwaltung sowohl, als unsere Gemeinde- und Kantons-Nachbarn dem Trace Murgenthal-Burgdorf-Bern entgegensetzten. Der Gemeinderat, wohl einsehend, daß nur durch die Leitung der Bahn in möglichste Nähe der Stadt, der Ortschaft ihre gewerbliche Bedeutung und dem Grundeigentum der bisherige Wert erhalten werden könne, hat darauf gedrungen, daß der Bahnhof auf die untere Allmend zu stehen komme. Allein so wie seitens der Gemeinde Burgdorf Prätensionen erhoben wurden, knüpfte die Centralbahn-Verwaltung an die Entsprechung lästige Bedingungen und verlangte Opfer von den Corporationen.

Vorerst verlangte die Centralbahn-Verwaltung, die Gemeinde solle das Bett der sogenannten kleinen Emme corrigieren und das sogenannte Ueberschwemmungsterrain, den Musterplatz,

derart eindämmen, daß die über die Emme zu erstellende Eisenbahnbrücke und der Eisenbahndamm vor Emme-Ueberschwemmungen geschützt werde. Anfangs wollten die Behörden, die Tragweite dieser Korrektionsarbeiten und ihre Folgen befürchtend, die Zumutung von der Hand weisen; allein durch die Regierung, die sich außerstande erklärte, sich diesem Verlangen zu widersetzen, ohne das gewünschte Tracé wieder in Frage zu stellen, aufgemuntert, ließen Gemeinde- und Burgerrat gemeinschaftlich durch ihren Eisenbahn-Ausschuß Pläne über die Korrektion aufnehmen und legten sie sowohl dem Direktorium der Centralbahn als der Regierung zur Genehmigung vor, welche denn auch nicht ausblieb. Der Kostenvoranschlag der Arbeiten beträgt Fr. 22 000.—. In Betreff der Tragung dieser Kosten und der Ausführung der Korrektion trafen beide Verwaltungsbehörden unter Vorbehalt der Ratifikation der Gemeinden eine Uebereinkunft, wonach die Burgergemeinde als Eigentümerin des Ueberschwemmungsterrains und der Schächten und Dämme die Exekution der Arbeiten übernehmen, die Einwohnergemeinde ihr aber einen fixen Betrag von Fr. 10 000.— leisten sollte. Letztere Gemeinde hat diesen Beitrag bereits ratifiziert und die Summe zum größten Teile durch freiwillige Beiträge, den Rest aus dem Gemeinds-Aerar zusammengebracht.

Heute soll nun auch die Genehmigung der Burgergemeinde zu der übernommenen Leistung ausgesprochen werden.

Durch die seit Erteilung der Eisenbahnkonzession an die Centralbahngesellschaft entstandenen Kriegswirren im Orient ist aber eine solch finanzielle Krisis eingetreten, daß die größten Aktionäre der Centralbahn ihre Einzahlungen verweigerten und die Verwaltung außerstand gesetzt wurde, die Eisenbahnbauten mit der gewünschten Energie weiterzuführen.

Da es aber der Regierung daran gelegen war, die projektierte Linie Murgenthal-Bern als die einzig vorteilhafte für den Kanton zu sichern und in der harten Zeit der Teuerung und Verdienstlosigkeit so viel in ihren Kräften Arbeit zu verschaffen, hat sie mit der Centralbahn-Verwaltung einen Vertrag verabredet, dessen beidseitige Ratifikation und Vollzug beide genannten Zwecke im vollsten Maße erfüllen würde. Die Centralbahn-Verwaltung hat sich nämlich verpflichtet, den Bau der Linien Murgenthal-Bern und Biel-Grenchen in der Weise in Angriff

zu nehmen und zu fördern, daß der Betrieb auf diesen Bahnen spätestens im Laufe des Jahres 1857 stattfinden könnte. Dagegen hat sich die Regierung namens des Staates zur Uebernahme von 8000 Aktien zu Fr. 500.— im Betrage von zusammen 4 Millionen verpflichtet. Die Regierung ist diese Verpflichtung in der Voraussicht eingegangen, daß die bei genannter Eisenbahnlinie am meisten bevorzugten und interessierten Ortschaften und Korporationen ihrerseits die Last des Staates durch Abnahme eines Teils der Aktien erleichtern werden. Sie hat sich denn auch zu diesem Zwecke an die Ortschaften Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf, Biel, Thun und Bern (Burger- und Einwohnergemeinde und Zunftgesellschaften) gewandt und an einer deshalb stattgefundenen Konferenz zum größten Teile nicht abweisende Antwort erhalten.

In einer an die hiesige Einwohnergemeinde gerichteten Erklärung weist sie der Gemeinde Burgdorf (einschließlich Burger- und Einwohnergemeinde und Partikularen) eine Beteiligungssumme zu von Fr. 300 000.— durch Uebernahme von 600 Aktien.

Der Gemeinderat hat sich nicht verhehlt, daß die exceptionelle Stellung der hiesigen Ortschaft eine solche Zumutung wohl entschuldige, indem Burgdorf leicht durch eine Linie über Kirchberg hätte abgeschnitten werden können und nur hierseitige außerordentliche Bemühungen, unterstützt vom Regierungsrate, den vielfältigen Anstrengungen der untern Gemeinden entgegengewirkt haben.

Er wird daher ohne Zweifel der Einwohnergemeinde die Eingehung der Verpflichtung zur Uebernahme von 600 Aktien empfehlen. Allein vorher wendet er sich noch mit Zuschrift vom 20. November an den Burgerrat zuhanden der Bürgergemeinde und spricht diese, unter Darstellung der Verhältnisse um Mitbeteiligung an.

Obwohl die Bürgergemeinde durch unentgeltliche Abtretung des durch die Eisenbahn in Anspruch genommenen Gemeindelandes und durch die Uebernahme der Emmenkorrektur schon bedeutende Opfer für Erhaltung der Eisenbahn bringt, so hält der Burgerrat doch dafür, es dürfe die Bürgergemeinde als bedeutendste Grundeigentümerin und in Rücksicht auf den großen Einfluß, den die Eisenbahn auf den Wert des Grundbesitzes aus-

üben kann, eine namhafte Beteiligung nicht ablehnen, obwohl sie sich kaum in der Lage befindet, finanzielle Operationen vorzunehmen, welche ihr Kapitalvermögen berühren.

Der Burgerrat stellt daher der Burgergemeinde den Antrag: »Es möchte dieselbe beschließen, keine Centralbahnaktien eigentümlich zu übernehmen, dagegen gegenüber der Einwohnergemeinde auf 10 Jahre von den geschehenen Zahlungen an gerechnet für den dritten Teil der übernommenen Aktien, also für 200 im Betrage von Fr. 100 000.— das Risiko zu übernehmen, d. h. während dieses Zeitraumes den allfälligen Verlust auf dem Ertrage der Aktien zu decken, sowie den reinen Gewinn zu genießen, den die Aktien über den Anlehenszins hinaus abwerfen dürften.

Nach Ablauf dieser 10 Jahre hätte die Einwohnergemeinde den allfälligen Schaden allein zu tragen und den Nutzen zu genießen«.

Aus diesen Aktenstücken ist ersichtlich, daß auch die Burgergemeinde erkleckliche Opfer dafür gebracht hat, daß die Bahn nach Burgdorf kam.

### **Ereignisse während des Bahnbaues**

In den Jahren 1855 – 1857 fand der Bau der Bahnlinie Herzogenbuchsee-Burgdorf und des Tunnels von Burgdorf statt. Ueber einen im Juni 1855 vorgekommenen Krawall der Bahnarbeiter berichtet der »Emmenthaler Bote« vom 7. Juni 1855:

»Letzten Samstag Nachts fand hier bei den Eisenbahnarbeitern ein bedauerlicher Krawall statt. Eine Horde Arbeiter aus hiesiger Umgegend, unzufrieden damit, daß ihre Tagelöhne für letzte Woche nicht so hoch zu stehen kamen, wie die der gewandten und fleißigen deutschen Arbeiter, erstürmten die zwei Baracken der letztern, schlugen die Fenster und Türen ein, zerbrachen das Kochgeschirr und mißhandelten mehrere der fremden Arbeiter unter Fluchen und Drohungen. Das Regierungsstatthalteramt hat sofort eine Untersuchung eingeleitet«.

Dem »Emmenthaler Bote« vom 8. Juli 1855 ist über einen Unfall im Tunnel zu entnehmen:

»Am 4. dies Abends fand beim Graben des hiesigen Eisenbahntunnels bereits ein Unglück statt. Durch vorangegangenen

Regen beschwerte die feuchte Erde das Gerüst dermaßen, daß solches wich und der Erdrutsch drei Arbeiter einschüttete, wovon zwei mit geringer Mühe wieder ohne Verletzungen herausgezogen werden konnten, der dritte aber, ein junger Tiroler, bereits erstickt war. – Bei dem schwierigen Terrain, alles Sand- und Waldboden, ist vorauszusehen, daß bei der größten Sorgfalt bei Vorrücken der Arbeit dieses Tunnels noch hie und da Unglück passieren könnte. – Im Uebrigen ist es erstaunenswert, von einer Woche zur andern das Vorrücken der Bahn zu sehen, und mit Vergnügen müssen wir sagen, daß die arbeitende Klasse hiesiger Bevölkerung eifriger als anfänglich mit den fremden Arbeitern wetteifert, die meistens in dieser Arbeit routinierter sind«.

Ueber den **Bau und die Vollendung des Tunnels** berichtet der »Emmenthaler Bote« vom 24. August 1856:

»Gestern Abend neun Uhr sind in dem hiesigen Tunnel die beiderseitigen Richtungsstollen, in Richtung und Höhe vollkommen übereinstimmend, zusammengekommen, so daß nunmehr mit Gewißheit angenommen werden kann, daß die Bahnstrecke Aarburg-Zollikofen bis Juli 1857 eröffnet wird.

Was den Tunnel selbst betrifft, so ist derselbe rücksichtlich des großen Baukapitals, als der besondern technischen Schwierigkeiten wegen, wohl eine der bedeutendsten Bauten der Centralbahn.

Die ganze Länge des Tunnels ist 1700 Fuß, hiervon sind 500 Fuß in ganz lockerm Sande, 400 in zerklüftetem Felsen und 800 in geschlossenem Felsen herzustellen.

Im Sand, wie im lockern Felsen wird das ganze Profil ausgemauert, während im geschlossenen Felsen bloß ein Deckengewölbe eingesetzt wird.

Der Gesamtausbruch, soweit er unterirdisch betrieben wird, beträgt 12 600 Schachtruthen. Zur Ausmauerung werden erforderlich 54 000 Kubikfuß Sandstein, 28 000 Kubikfuß Kalkstein und  $1\frac{3}{4}$  Millionen Backsteine.

Bemerkenswert sind die Beobachtungen, die gemacht wurden über die Leitung des Schalles und die Einwirkung desselben auf das Ohr. Auf 350 Fuß Entfernung hörte man deutlich von

einem Stollen zum andern das Sprengen der Minen, auf 200 Fuß Entfernung das Bohren der Bohrlöcher. Auf 5 Fuß Entfernung beider Stollen hat ein Schuß durchgeschlagen, so daß also zwischen denselben eine Oeffnung von cirka 1 Zoll Durchmesser vorhanden war; durch diese Oeffnung vernahm man die menschliche Stimme, allein so schwach, daß, nach gewöhnlichen Verhältnissen beurteilt, man die Entfernung auf mehr als eine Viertelstunde schätzte.

Bevor der Stollen durchschlägig war, sind durch den Luftdruck bei den kräftigen Schüssen auf 200 Fuß Entfernung alle Lichter ausgelöscht worden, und dem Gefühl nach zu urteilen, zitterte der ganze Tunnel, Gewölbe, Fußboden und Decke.

Sorgfältig und wiederholt angestellte Versuche haben jedoch dargetan, daß in unmittelbar anstoßenden Felsen keine Bewegung stattgefunden hat. Es ist somit das Gefühl, als wenn die ganze Felsmasse erzitterte, lediglich auf Rechnung der menschlichen Gehörnerven zu schreiben, die nicht gewohnt und nicht geschaffen sind, solche außerordentliche Explosionen in so geringer Entfernung zu hören«.

Ueber das Technische des Tunnels von Burgdorf brachte die »Schweiz. Polytechnische Zeitschrift« (herausgegeben von den Professoren Dr. Bolley und Kronauer, 5. Band 1860, Seite 52) folgenden Bericht:

»Von Kunstbauten ist auf der Linie Herzogenbuchsee-Bern zuerst der 1700 Fuß lange Tunnel bei Burgdorf zu erwähnen, welcher zum größten Teil durch Molassesandstein, an beiden Enden durch Tribsand geführt wurde. An letzteren Stellen wurde kurz vor Eröffnung des Betriebs eine bedeutende Senkung des Backsteingewölbes durch den Druck des in Bewegung geratenen Tribsandes bemerkt, welche an diesen Stellen im ganzen auf eine Länge von 400 Fuß die Auswechslung des Gewölbes nötig machte. Um die Eröffnung des Betriebes jedoch nicht verschieben zu müssen, wurde das Geleise in die Mitte des Tunnels gerückt und über einen sehr starken hölzernen Einbau die Auswechslung des Gewölbes (mit Verwendung von gutem Jurakalkstein) auch nach Eröffnung des Betriebs längere Zeit fortgesetzt. Diese schwierige und nicht ungefährliche Arbeit ging, natürlich mit gehörigen Vorsichtsmaßregeln, ohne irgend eine Störung des Betriebes vonstatten«.

Bezüglich der Kosten des Tunnels von Burgdorf bestand zwischen der ausführenden Firma und der Bahngesellschaft eine wesentliche Differenz, worüber das Protokoll des Direktoriums der Centralbahngesellschaft vom Jahre 1861 berichtet:

»Durch Vergleich erledigt wurde der Streitfall mit der Baugesellschaft Gebr. Schedlbauer betreffend Ausführung des Burgdorfer Tunnels. Die Centralbahn belastete die Firma mit einem Teil der Kosten, die durch die notwendig gewordene teilweise Auswechslung des Tunnelgewölbes entstanden, und zwar mit Fr. 66 882. –.

Nach reiflicher Ueberlegung hat jedoch die Rücksicht bei uns überwogen, daß, welches immer die Fehler sein mögen, die sich die Unternehmer bei der Ausführung zuschulden kommen ließen, unsere Bauverwaltung ursprünglich durch die Wahl einer unrichtigen für den Druck des Terrains viel zu schweren Konstruktion des Gewölbes auch hauptsächlich gefehlt hat. Dieses, sowie die Unsicherheit des Ausgangs eines Prozesses, besonders da wo derselbe von einem Schiedsgericht abhängig ist, haben uns bewogen, unsere erwähnte Forderung fallen zu lassen, wogegen die Gegenpartei auf einen Teil ihrer sehr weit gehenden Ansprüche im Betrage von Fr. 223 800. –, ohne Einrechnung der Zinsen seit Ende Mai 1857, verzichtet hat. Laut dem Vergleich wurde ihr nun im ganzen eine Summe von Fr. 160 000. –, oder annähernd der Betrag mit Zinsen, der ihr gemäß der aufgestellten Endrechnung noch als Restanzvergütung für die betreffenden Arbeiten zukam, ausbezahlt«.

## **Die erste Lokomotive in Burgdorf und die Eröffnung des Bahnbetriebes**

Im April 1857 ertönte in Burgdorf zum ersten Mal der Pfiff der Lokomotive. Der »Oberländer Anzeiger« vom 12. April 1857 berichtet darüber in einer Korrespondenz aus Burgdorf:

»Letzten Sonntag kam die erste Lokomotive mit zwei Transportwaggons von Olten her mit einer großen Anzahl lustiger Ehrengäste unter Anführung des Herrn Maschinenmeisters Riggensbach an. Die Bahn wird einstweilen zum Transport von Baumaterial benutzt«.

Dieser Arbeitslokomotive folgte im Mai 1857 der erste Probezug, worüber eine Burgdorfer Korrespondenz der »Berner Zeitung« am 25. Mai launig berichtet:

»Heute Vormittags kam hier die bestimmte Nachricht an, daß um 12 Uhr die lang erwartete Probefahrt von Herzogenbuchsee durch den hiesigen Tunnel bis Schönbühl oder Worblaufen stattfindet. In aller Eile brachten noch ein paar gewandte Hände beim Bahnhofe einige Fahnen, Kränze und sonstige Verzierungen an; auch sah man einen alten, ordnungsliebenden, aber auch sehr raschen und gewandten Scharfschützen einige Böller laden und der Lokomotive harren. Um  $\frac{3}{4}$  auf 10 Uhr hörte man den Dampf, welcher von nun an unsere Gegenden beleben soll, vor dem Tunnel entsetzlich pfeifen und wüten. Das gab eine Bewegung! Die ganze Stadt lief zu der Kirche und zu dem Bahnhofe. Der Kirche wurde der Rücken gekehrt und die Augen gespannt auf den finstern unterirdischen Gang gerichtet, der das dampfende Ungeheuer ans Tageslicht bringen sollte. Und sie kam, diese ganz neue Lokomotive »Speiser« und zog zwei mit Eisen beladene Wagen nach! Die Böller wurden losgefeuert, die Menschenmenge jubelte, die Fahnen flatterten. Beim Bahnhofe wurden die Wagen abgehängt, aber die Herren auf dem »Speiser« haben, scheint es, mehr Freude am Dampfe, als an den Menschen, denn sie fuhren schnell von dannen! – Gefragt wurde viel: »Wann kommen Sie zurück?« Worauf ein alter, auch in gewissem Sinne Lokomotivführer, antwortete: »Lang cha das nit goh, denn sie müssen am 1. Juni wieder in Herzogenbuchsee sy!«

Die eigentliche **Einweihung** der Bahnstrecke Burgdorf-Bern fiel auf den 15. Juni 1857. Darüber sagt ein Bericht des »Emmenthaler Bote« aus Bern vom 18. Juni 1857:

»Am 15. Juni fand die offizielle Fahrt auf der Bahnstrecke Herzogenbuchsee-Wilerfeld bei herrlichstem Wetter statt. Schon des Morgens um 8 Uhr fuhren zwei Postwagen mit schönem Gespann vom Postgebäude ab. In deren erstem der verdiente Sektions-Ingenieur, Herr Gränicher, mit seinem technischen Bureau, im zweiten die hohe Regierung von Bern mit ihrer Kanzlei sich befand. Im Bahnhof angelangt, wurde die Regierung von der Centralbahndirektion begrüßt, worauf sich dann

der festliche Zug um 8½ Uhr Burgdorf und Herzogenbuchsee zu in Bewegung setzte. Mittlerweile war dann auch das Schüler-Cadettenkorps mit Artillerie nach dem Wylerfeld abmarschiert, um bei der Rückkunft der Behörden, welche um 12½ Uhr erfolgte, Spalier zu bilden. Eine große Menschenmenge von nah und fern hatte sich auf dem Wege eingefunden. Gegen Mittag langte auch der Gemeinderat von Bern an, dessen Präsident, Herr v. Effinger, die Ankommenden mit sachbezoglicher Rede empfing. In Burgdorf wurde der Zug von Abgeordneten des Gemeinderats und von dem stattlichen Schülerkorps empfangen, auch in Wynigen waren die Kadetten zum Empfang bereit, überall von einer großen Menge Zuschauer umringt. Der Weg vom Wyler nach Herzogenbuchsee wurde hin und zurück in je einer Stunde zurückgelegt. Die Fahrt ging vorzüglich und ohne irgend eine Störung von Statten. Ein gemeinsames Mittagessen bei Pfistern schloß die Feier.

Als der Zug mit den offiziellen Gästen in Burgdorf eintraf, hielt Herr Nationalrat Alexander Bucher die Begrüßungsrede. Dieselbe ist offenbar nicht erhalten, denn sie war nirgends aufzufinden. Was er aber damals sagte, hat er selber wiederholt in der Rede, die er bei Anlaß der Eröffnung der Emmentalbahn im Jahre 1875 hielt, worüber der »Emmenthaler Bote« vom 27. Mai 1875 berichtet:

»Es sind 18 Jahre her, daß ich die Ehre hatte, in gleicher Weise die erste, durch die schweizerische Centralbahn uns zugeführte Lokomotive mit Jubel zu begrüßen; es war für den hiesigen Ort ein bedeutungsvolles Ereignis und ich sprach damals die zurechtliche Erwartung aus, daß sowohl für Burgdorf als für die unternehmende Gesellschaft diese Schöpfung eine Quelle von unbedingter Prosperität sein werde; wir haben uns nicht getäuscht, unsere Erwartungen sind nach allen Richtungen weit übertroffen worden, und Burgdorf verdankt dieser neuen Verkehrsader, nebst der Tätigkeit und dem Gemeinsinn seiner Bürger, seine Entwicklung, seine Wohlfahrt und sein nachhaltiges Aufblühen; das Jahr 1857 wird stets bei uns eine schöne Erinnerung bleiben.«

Der **Fahrtenplan** des Jahres 1857 enthielt je fünf Züge von Bern über Burgdorf nach Aarau und Zürich. Der erste Zug verließ Bern morgens 4.45 Uhr mit Ankunft in Burgdorf 5.35, in Aarau

8.56, der letzte ging in Bern abends 6.30 ab, Ankunft in Burgdorf 7.12, in Aarau 9.23.

Da im Sommer 1857 in Bern eine schweizerische Industrie-Ausstellung stattfand, gab die Centralbahn bekannt, daß vom 16. Juli bis 31. August die Retourbillets nach Bern ab allen Stationen ausnahmsweise fünf Tage Gültigkeit haben sollten; doch mußten sich Reisende aus Basel, da der Hauensteintunnel noch nicht fertig erstellt war, zur Ueberquerung des Hauensteins Omnibuskarten verschaffen oder den Weg über den Berg zu Fuß zurücklegen.

Durch Inserat im »Emmenthaler Bote« vom 26. Juli 1857 gab der Wirt Schafroth im Kalchofen bekannt, daß er alle Sonntage vormittags 10 Uhr vom Bahnhof Burgdorf einen Omnibus nach dem Kalchofen führe und die Gäste abends auf den letzten Zug wieder zurückbringe.

Ueber einen bösen Betriebs-Zwischenfall, der sich dadurch ereignete, daß ein Zug Burgdorf-Olten in Wynigen zu halten vergaß, berichtet eine im »Emmenthaler Bote« vom 30. Juli 1857 reproduzierte Korrespondenz des »Oberländer Anzeiger« aus dem Wynigental:

»Einige Passagiere aus hiesiger Gegend, die letzten Donnerstag, den 16. d. auf dem Wochenmarkte in Burgdorf waren und auf der Heimreise nach Wynigen die Eisenbahn benützen wollten, wozu sie Billets auf der Station Burgdorf gelöst hatten, mußten zu ihrem größten Erstaunen, Aerger und Zorn wahrnehmen, daß das feurige Dampfroß hier in Wynigen gar keinen Augenblick halt gemacht, sondern geradezu dem eine Stunde entfernten Riedtwyl zueilte, wo unsere Passagiere das Vergnügen hatten, auszusteigen und unter der drückenden Hitze einer Julisonne zu Fuß zurück nach Wynigen wandern zu müssen. Eine solche Impertinenz wollten sich die Leute nicht gefallen lassen; es kam zu Vorwürfen und Tätlichkeiten, so daß der Kondukteur sogar von einer Waffe Gebrauch machte, nämlich von der bewußten Schere, womit die Eisenbahnmarken gekennzeichnet werden. Herr O. Mühlebach, Arzt in Wynigen, wurde mißhandelt und trug einige Löcher und Wunden davon. Bereits ist Anzeige gemacht und eine Untersuchung eingeleitet. Zwei Passagiere, ein Herr Lüdi und Bendicht Bracher aus Schwanden konnten mit eigener Lebensgefahr aus dem Wagen abspringen, indem

der Wagenführer noch großmütig genug war, bei der Station Wynigen etwas langsamer zu fahren als gewöhnlich, was aber nur diejenigen Passagiere benutzen konnten, die sich in unmittelbarer Nähe der Türe befanden und somit abspringen konnten. Eine Jungfer von Balmos in Alchenstorf wollte diesem Beispiele folgen und war schon auf der Treppe um auszusteigen, allein in diesem Augenblick kam der Zug wieder in die gewohnte Schnelligkeit, der Kondukteur warnte zurück, wodurch weiteres Unglück verhindert wurde. Bloß aus dem Grunde, weil in Wynigen niemand zum Einsteigen war, wurde kein Halt gemacht, noch viel weniger die Türe geöffnet, dagegen mit vernehmbarer Stimme Wynigen gerufen«.

Ueber die Frequenz des Bahnhofes Burgdorf im ersten Betriebsommer brachte der »Emmenthaler Bote« am 13. September 1857 folgende Einsendung:

»Als es sich seinerzeit um den Bau einer Eisenbahn von Olten nach Bern handelte, und die Rede davon war, die Linie über Burgdorf zu ziehen, wurde das Bedenken geäußert, es werde der Ertrag einer solchen den Zins des Betriebskapitals nicht erreichen.

Obschon nun das eidgenössische Schießen vorüber und die während dieser Zeit gefallenen Einnahmen für die Zukunft nicht maßgebend sein konnten, indem viele glaubten, der leere Geldbeutel sei nun für längere Zeit in die Rumpelkammer gewandert, so kann jedoch laut einer Mitteilung die erfreuliche Nachricht dem beteiligten Publikum gebracht werden, daß auch im Monat August auf der hiesigen Eisenbahnstation von 4652 Personen Billets gelöst wurden mit einem Ertrage von Fr. 7658.65. Es ist eine Personenzahl, welche sich, wenn auch etwas verkleinert, doch immer aus Grund der örtlichen Lage in einem gleichmäßigen Verhältnis bleiben wird. – Den Wirten zu Burgdorf den guten Rat: verschafft euch guten Wein, seid billig in euren Forderungen und nehmt euch ein Beispiel an einigen vom Lande, zu welchen seit längerer Zeit das Publikum schon gepilgert hat«.

Da der Verkehr im Herbst, nach Beendigung der Industrie-Ausstellung, des eidgenössischen Schützenfestes und des eidgenössischen Schwingfestes in Bern nachließ, wurde die Zahl

der Züge von 5 auf 4 reduziert, dagegen an den Sonntagen ein Extra-Zug Burgdorf-Bern und vice-versa eingeschaltet.

Am 28. Mai 1857 hatte sich im Hauensteintunnel während des Baues das große Brandunglück ereignet, das 63 Arbeitern das Leben kostete und einen schwarzen Schatten in die erste Zeit des Eisenbahnwesens in der Schweiz warf. Erst am 31. Oktober 1857 konnte der Durchschlag des Hauensteintunnels erfolgen und bald darauf der durchgehende Betrieb der Linie Basel-Olten aufgenommen werden.

## **Schlußbetrachtung**

Die große verkehrstechnische und wirtschaftliche Errungenschaft, welche die Eisenbahn für unser Land bedeutete, wurde anfänglich durchaus nicht allgemein erkannt. Prof. Dr. Karl Geiser schreibt in seiner Publikation »Vierzig Jahre Bernischer Eisenbahngeschichte«:

»Die Stimmung der bernischen Bevölkerung war zu Anfang der Fünfzigerjahre für den Bau von Eisenbahnen im Kanton Bern keineswegs günstig. So wird z. B. im Bericht der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission von 1852 gesagt: »Der Kanton Bern stand bis jetzt der Eisenbahnfrage wenig geneigt, ja wir möchten fast sagen grollend gegenüber«.

Zur Beschwichtigung der landwirtschaftlichen Bevölkerung, besonders derjenigen des Kantons Bern, die von dem neuen Verkehrsmittel eine Entwertung ihrer Bodenprodukte befürchtete, ließen die Bundesbehörden ein eigenes Gutachten über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Landwirtschaft ausarbeiten. Aber trotzdem fanden diese Befürchtungen im Großen Rate unseres Kantons noch wiederholt Ausdruck. Ferner kam dazu die Mißstimmung derjenigen Kreise, welchen durch die Eisenbahnen eine beträchtliche Einbuße in ihrem Verdienste drohte oder zu drohen schien. Es waren dies hauptsächlich die Fuhrleute, Wirte, Sattler, Schmiede, Krämer etc. an den belebten Verkehrsstraßen.

Wir können es daher sehr wohl begreifen, daß, wie Blösch im Großen Rate sagte, eine Zeitlang kaum eine Frage im Kanton Bern so unpopulär war, wie diejenige der Eisenbahnen.

Auch die Regierung – das konservative Fünfziger Regiment – erblickte in den Eisenbahnen nur ein »notwendiges Uebel«. Eine Kommission von 28 Mitgliedern sprach sich im Oktober 1852 »ohne Lust aber mit Einstimmigkeit« für den Bau einer Eisenbahn von Murgenthal über Herzogenbuchsee und Burgdorf nach Bern aus.

Der Konzessionsvertrag mit der Centralbahngesellschaft kam im Großen Rat am 24. November 1852 zur Beratung. Blösch, als Berichterstatter der Regierung, wies auf die Fortschritte des Eisenbahnwesens in andern Ländern hin und legte dar, daß man den Eisenbahnen das Land auf die Dauer nicht verschließen könnte.

In der Diskussion bestritt Alt-Schultheiß Fischer, daß die Eisenbahnen für den Kanton Bern Vorteile brächten; vielmehr würden sehr viele Leute in ihren Interessen schwer geschädigt werden. »Ich habe nun einmal die Ueberzeugung, daß die Eisenbahnen die Einrichtung sein werden, durch welche mit der Zeit die Unabhängigkeit der kleinen Staaten mittels der Lokomotive zum Land hinaus geführt wird«.

In dem Prachtwerk »700 Jahre Bern« sagt Dr. Hans Blösch über den Einfluß des Eisenbahnwesens auf das Berner Volk und die anfänglichen Vorurteile gegen die Neuerung:

»Die Eisenbahn brachte ein ungewohnt rasches Tempo, nicht nur in das Reisen, sondern mit ihrem genauen Fahrplan auch in das gesamte Zeitmaß. Eisenbahn und Telegraph brachen mit der alten Gemütlichkeit, die nervöse Hast eines neuen Zeitalters rückte heran. Nicht von heute auf morgen; noch war die Landstraße die Verkehrsader, auf der das Chaislein und die Postkutsche, der vierspännige Lastwagen und der tapfere Fußgänger die Entfernungen maßen; die Eisenbahn mit ihren zwei, drei Zügen in einer Richtung im Tag spielte noch die Rolle, die heute dem Flugzeug zukommt; der Großteil der Bevölkerung begnügte sich, einmal die Neugier mit dem neuen Verkehrsmittel zu befriedigen und ging ihm dann vorsichtig aus dem Wege«.

Wir lächeln wohl heute, im Zeitalter des zu so riesiger Ausdehnung gelangten Verkehrs, den die Eisenbahnen, die Automobile und die Flugzeuge bewältigen, über die Vorurteile und Befürchtungen, die unsere Großväter den ersten Eisenbahnen entgegenbrachten und haben Mühe, uns in die idyllische Zeit

zurückzuversetzen, in der auf den Landstraßen der Klang des Posthorns ertönte, die Flößerei auf der Emme blühte und auf der »untern Allmend« in Burgdorf, wo seit 1857 der Bahnhof der Bundesbahnen steht, friedlich die Kühe weideten.

Geruhsamer war jene Zeit sicherlich, ob auch glücklicher? Wer wollte das beurteilen?

Immerhin ist es gewiß, daß die Stadt Burgdorf, ihr Gewerbe und ihre Industrie großen Nutzen zogen aus der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, von dem sie ursprünglich hätte abgeschnitten werden sollen. Als dann im Lauf der Jahre zu der Bundesbahnlinie von 1857 noch die Nebenbahnen nach Solothurn (1877), nach Langnau (1880) und nach Thun (1899) hinzukamen, wurde Burgdorf geradezu ein begünstigtes Zentrum des Eisenbahnverkehrs, und wenn auch heutzutage den Bahnen im Automobil eine schwere Konkurrenz erwachsen ist und die als Folge des Weltkrieges über ganz Europa hereingebrochene Krise zurzeit den Eisenbahnverwaltungen schwere Sorge bereitet, so möchte doch wohl niemand die nach allen Richtungen führenden Schienenstränge und die über sie dahinbrausende Kraft missen, die nicht nur ein Wunder der Technik bedeutet, sondern auch als eine die Menschen verbindende Macht darf gewertet werden.

### **Benützte Quellen**

Archiv der Einwohnergemeinde und der Burgergemeinde Burgdorf.

»Emmenthaler Bote«, Verlag Langlois, Burgdorf. Jahrgänge 1852—1857.

Bericht des Direktoriums der Centralbahn an den Verwaltungsrat vom 1. Juli bis 30. September 1861.

Karl Geiser: »Vierzig Jahre Bernischer Eisenbahnpolitik«.

»Oberländer Anzeiger«.

Hans Blösch: »700 Jahre Bern«.

Emmenthalbahn: »Denkschrift 1875—1925«.

Bericht des Regierungsrates an den Großen Rat über den Eisenbahnvertrag mit der Centralbahn-Gesellschaft, Bern 1854.

Bericht an den provisorischen Verwaltungsrat über das Netz der schweizerischen Centralbahn vom k. k. Oberbaurat Karl Etzel. (September 1852.)

Uebereinkunft zwischen dem Kanton Bern und dem provisorischen Verwaltungsrat der Schweiz. Centralbahn betreffend den Konzessions- und Pflichtenvertrag hinsichtlich des Baues und Betriebes von Eisenbahnen im Kanton Bern. (24. November 1852.)

Mitteilungen über die Anfänge des Schweiz. Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der Schweiz. Centralbahn, von W. Speiser. Zwei Vorträge. Basel, 1887.

Schweizerische Polytechnische Zeitschrift, 5. Band, 1860. Winterthur, Verlag von Wurster & Co.