

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 68 (2001)

Artikel: Aus der Eisenbahngeschichte unserer Stadt
Autor: Stauffer, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1075786>

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: 15.01.2026

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

Aus der Eisenbahngeschichte unserer Stadt

Hans Stauffer

Die Frühzeit der Eisenbahn

Einer Korrespondenz aus Burgdorf, erschienen im «Oberländer-Anzeiger» vom 12. April 1857, ist zu entnehmen: «*Letzten Sonntag kam die erste Lokomotive mit zwei Transportwaggons von Olten her unter Anführung des Herrn Maschinenmeisters Riggenbach in Burgdorf an. Die Bahn wird einstweilen zum Transport von Baumaterial benutzt.*» Im Mai folgte der erste Probezug, worüber die Berner Zeitung unter anderem berichtete: «*Heute Vormittag kam hier die bestimmte Nachricht an, dass um 12 Uhr die lang erwartete Probefahrt von Herzogenbuchsee durch den hiesigen Tunnel bis Schönbühl oder Worblaufen stattfinde... Gegen 10 Uhr hörte man den Dampf, welcher von nun an unsere Gegend beleben soll, vor dem Tunnel entsetzlich pfeifen und wüten. Das gab eine Bewegung! Die ganze Stadt lief zum Bahnhof und zur Kirche, die Augen gespannt auf den finsternen, 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! Böller wurden losgefeuert, die Menschenmenge jubelte, Fahnen flatterten.*» Die eigentliche und festliche Einweihung der Bahnstrecke Herzogenbuchsee–Bern (einstweilen bis zum provisorischen Bahnhof Wilerfeld, da die Aarebrücke und damit die Einfahrt in den Kopfbahnhof im Bollwerk erst 1858 bzw. 1860 fertiggestellt wurde) fand am 16. Juni 1857 statt und damit auch die Betriebsaufnahme des hiesigen Bahnhofs.

Bis jedoch die Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts in unsere Gegend kam, war es ein langer Weg. Spurbahnen kannte schon das Altertum. Griechen und Römer fuhren die schweren Opferfuhrwerke auf Spurrillen. (Am Obe-

ren Hauensteinpass ist ein kurzes Stück einer solchen Römerstrasse noch zu erkennen.) Ausgangspunkt für die Eisenbahnen im heutigen Sinn sind die spätmittelalterlichen Grubenbahnen der Bergwerke; ihre Gleise bestanden anfänglich aus Holzbohlen, die später mit Eisenplatten belegt und auf Querbalken festgenagelt wurden. Diese Bauweise bewährte sich jedoch in keiner Weise. Da kam der englische Eisenhüttenbesitzer Reynolds Ende des 18. Jahrhunderts wegen einer lähmenden Krise im Eisenhüttenbetrieb auf die Idee, eiserne Schienen herzustellen und zu verwenden, womit der Begriff «Eisenbahn» geprägt worden ist. Um die Fahrzeuge in der Spur zu halten, waren die Schienen mit einer schwachen Vertiefung versehen. Eine weitere Entwicklung war die des Spurkranzes an den Rädern, was bis heute jedem Fahrzeug eigen ist. Das englische Parlament konzessionierte 1801 erstmals eine mit Pferdekraft betriebene Waren-Transportbahn. Fast gleichzeitig erfolgten erste Versuche mit Dampfmaschinen als Lokomotiven.

Im Herbst 1825 zog eine vom genialen Lokomotiv-Konstrukteur G. Stephenson gebaute Dampflokomotive den ersten Personenzug zwischen Stockton und Darlington. Das Mass zwischen den Lokomotivrädern wählte er mit 1435 mm, um genügend Platz zur Anordnung der Dampfzylinder zu haben. Damit wurde diese Spur weltweit zur Regelspur. 1830 erreichte seine verbesserte «Rocket» auf der ersten Fernbahn von Liverpool nach Manchester mit 30 Reisenden eine für die damalige Zeit ungeheure Geschwindigkeit von 45 km/h. Erst fünf Jahre später erfolgte die Eröffnung der ersten dampfbetriebenen Linien auf dem europäischen Kontinent: Am 5. Mai 1835, als erste Staatsbahn der Welt, die Strecke Brüssel–Mecheln, und am 7. Dezember des gleichen Jahres die Ludwigs-Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth. Beides waren dampfbetriebene Eisenbahnen.

In der Schweiz sollte es noch zwölf Jahre dauern bis zur Eröffnung der ersten, ganz auf Schweizerboden liegenden Bahnstrecke Zürich–Baden, der damaligen Nordbahn. Die Akzeptanz des neuen, geradezu revolutionären Verkehrsmittels war bei der damaligen Bevölkerung sehr unterschiedlich. Der Publikation der im Selbstverlag von Ernst Mathys, Bern, 1944 erschienenen «Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte» ist zu entnehmen, was Zeitgenossen zur Verhinderung des Bahnbau damals schrieben. So der englische Abgeordnete Sir Isaac Coffin: *«Für jeden muss es höchst unangenehm sein, eine Eisenbahn unter seinem Fenster zu haben. Und was soll, so frage ich, aus all jenen werden, die für die Herstellung und*

Verbesserung der Landstrassen ihr Geld hergegeben haben? Was aus denen, die auch ferner, wie ihre Vorfahren, zu reisen wünschen, das heisst in ihren eigenen oder gemieteten Wagen, die es bald nicht mehr geben wird? Was aus Sattlern und Herstellern von Kutschen, aus Wagenbesitzern und Kutschern, Gastwirten, Pferdezüchtern, Pferdehändlern? Weiss das Haus auch, welchen Rauch, welches Geräusch, Gezisch und Gerassel die rasch herbeieilenden Lokomotiven verursachen werden? Weder das auf dem Feld pflügende noch das auf den Matten weidende Vieh wird dieses Ungeheuer ohne Entsetzen wahrnehmen. Die Eisenpreise werden sich mindestens verdoppeln, wenn die Vorräte an diesem Metall, was wahrscheinlich ist, nicht ganz und gar erschöpft werden. Die Eisenbahn wird der grösste Unfug sein, sie wird die vollständige Störung der Ruhe und des körperlichen, sowohl wie des geistigen Wohlbefindens den Menschen bringen, die jemals der Scharfsinn zu erfinden vermochte.» Ein belgisches Blatt schrieb noch im Jahre 1837, dass die Eisenbahn nur eine Tagesmode sein werde. Sie sei nur als wissenschaftliche Kuriosität und industrielle Spielerei zu bewerten... Der damals berühmte Physiker Arago hat wissenschaftlich nachgewiesen, dass auf einer Eisenbahn niemals Lasten würden befördert werden können, und die französische Akademie der Wissenschaft erklärte, dass der Techniker, der sich an den Bau von Eisenbahnen heranwage, reif wäre für eine Zwangsjacke.

Es wurden aber auch gegenteilige Stimmen laut, so als Beispiel im Wochenblatt des schweizerischen Industrievereins Nr. 1/1850, das der Eisenbahn folgendes Lob spendete: «*Es gibt keine demokratischere Einrichtung als die Eisenbahn. Welche Abstände ehemals zwischen der Extrapostreise des Reichen und der Fusswanderung des Armen, der seinen schweren Bündel tragen muss! Jetzt aber vermag selbst der Kaiser von Russland nicht mehr durch Schnellreisen sich auszuzeichnen, denn die Eisenbahn ist dem Handwerksgesellen mit spärlichem Wochenlohn so zugänglich wie dem reichsten und mächtigsten Monarchen.» Und an anderer Stelle: «Der Dampfwagen sei so recht die Kutsche der Demokratie, er nehme auf, was komme, und habe Platz zu jedem Preis, vom wohlfeilsten Stehwagen bis zum Prunkwagen...»* Der Fortschritt im Transportwesen war nicht mehr aufzuhalten. Mitte des 19. Jahrhunderts standen in unseren Nachbarländern schon ausgedehnte Schienennetze in Betrieb. In der Publikation «40 Jahre Bernische Eisenbahnpolitik» von Dr. Karl Geiser, erschienen 1892 im Verlag von K. J. Wyss, Bern, kann nachgelesen werden, dass die Schweiz im Eisenbahnbau damals noch sehr rückständig gewesen sei. Eine Erklärung findet

der Autor aufgrund schwieriger Terrainverhältnisse, aber auch der heiklen politischen Zustände wegen, die in unserem Lande unter dem Bundesvertrag von 1815 herrschten. Das Eidg. Eisenbahngesetz, nach langen und heftigen Parlamentsdebatten 1852 genehmigt, überliess das Eisenbahnwesen privater Initiative und delegierte die Konzessionierung an die Kantone.

Burgdorf und die Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft SCB

Die erste Konzessionerteilung an eine schweizerische Gesellschaft im Kanton Bern zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen wurde der von Basler Wirtschaftskreisen beherrschten Centralbahn-Gesellschaft (SCB), mit Sitz in Basel, erteilt. Diese Unternehmung beabsichtigte den Bau einer Stammstrecke von Basel, mit Durchtunnelung des Unteren Hauensteins, nach Olten. Von dort sollten Aarau–Zürich, Luzern und Bern erreicht werden, von Bern weiter einerseits Richtung Thun und andererseits mit Fortsetzung bis an die Kantonsgrenze Richtung Westschweiz. Die nachgesuchte Konzession, zum Bau und Betrieb der auf bernischem Staatsgebiet liegenden Strecken, wurde schliesslich 1852 vom Grossen Rat des Kantons Bern nach langen und mühsamen Verhandlungen mit 122 gegen 25 Stimmen erteilt. Die damalige, noch vornehmlich ländliche Bevölkerung war dem neuen, revolutionären Verkehrsmittel eher feindlich gesinnt. Gemäss dem berufenen württembergischen Oberbaurat Carl von Etzel (1812–1865) – einem der angesehensten Eisenbahningenieure seiner Zeit –, dem die Planung des SCB-Netzes – später dann auch die Oberbauleitung – übertragen wurde, hätte die Trasseeführung aus topografischen Gründen ab Herzogenbuchsee in westlicher Richtung eine andere sein sollen: Burgdorf sollte links liegen gelassen werden und Bern durch eine Stichbahn ab Biel oder Lyss angefahren werden. Die erteilte Konzession verpflichtete aber die Centralbahn, die junge Bundesstadt über Burgdorf zu erreichen.

Der Kampf Burgdorfs um die Linienführung über die Emmestadt, angeführt durch weitsichtige Persönlichkeiten, vorab Nationalrat, Burger- und Einwohnergemeinderatspräsident Alexander Bucher, der sich der abzeichnenden hervorragenden Bedeutung des neuen Verkehrsmittels voll bewusst war, kann in aller Ausführlichkeit im Burgdorfer Jahrbuch von 1936, unter dem Titel «Wie die Eisenbahn nach Burgdorf kam», nachgelesen werden. Ein Abdruck dieser Arbeit, verfasst von Dr. Max Widmann, erschien

auch 1986 im Burgdorfer Tagblatt Nr. 143 bis 146. Die Linienführung über Burgdorf verteuerte den Bahnbau gegenüber des gestreckten Trassees von Herzogenbuchsee direkt nach Hindelbank ganz erheblich: Da war das windungsreiche Wynigentäli und das Hindernis Düttisberg und schliesslich der unkanalisierte Emmelauf. Zu dieser Sache findet sich im Protokoll des Direktoriums der Centralbahn folgende Eintragung: «*Die von der Regierung von Bern eingelegten Pläne für die Linie Murgenthal (Kantongrenze) – Hindelbank erhielt am 8. Dezember 1853 die Genehmigung, unter der Bedingung, dass die Gemeinde Burgdorf die Kosten der dort erforderlichen Wasserbauten zu übernehmen sich bereit erklärt hat.*» Offenbar handelte es sich in jenem Stadium um die Frage, ob die Linie von Grafenscheuren unter Umständen hinter dem Gyrisberg-Düttisberg herum (über Bütikofen) nach Burgdorf zu führen und die Emme an geeigneterer Stelle zu überbrücken sei. Zur Vermeidung eines grösseren Tunnels wäre aber der Bahnhof Burgdorf nicht an seinem jetzigen stadtnahen Standort, sondern weit gegen Lyssach hin zu liegen gekommen.

Recherchen des Verfassers deckten eine weitere Linienführungsvariante auf, um den Tunnelbau gänzlich zu umgehen: Überschienen des Geländesattels beim Sommerhaus. Diese Lösung scheiterte jedoch an den zu starken Steigungen und zu engen Kurvenradien. Wollte man die Bahn also stadtnah haben und die für die Linienführung vorgesehenen Normen einhalten, war die teure Tunnellösung nicht zu umgehen. An die besser situierten Kreise der Einwohner erging daher seitens des Gemeinderates der Aufruf, ein Opfer von Fr. 10 000.– zu erbringen, damit die Eisenbahnlinie den hiesigen Ort berühre. Ferner hatten sich die Einwohner der Gemeinde Burgdorf mit 600 Aktien oder Fr. 300 000.– an der SCB-Gesellschaft zu beteiligen. Auch die Burgergemeinde half grosszügig mit und brachte bedeutende Opfer: Übernahme der Kosten für die Emmekorrektion und die unentgeltliche Abtretung des durch die Eisenbahn in Anspruch genommenen burgerlichen Bodens, sowie eine auf zehn Jahre limitierte Zinsgarantie für 200 von der Gemeinde gezeichnete SCB-Aktien.

In der Konzessionsurkunde sind Rechte und Pflichten zum Bau und Betrieb der Eisenbahngesellschaft und die Expropriationsmodalitäten festgehalten, während in der Übereinkunft zwischen der Berner Regierung und dem Verwaltungsrat der SCB vom 24. Wintermonat 1852 die Modalitäten für Bau und Betrieb paraphiert sind. Dem Baubeginn stand nichts mehr im Weg! Die der zu gründenden Eisenbahngesellschaft erteilte Konzession zum Bau

und Betrieb von Eisenbahnstrecken im Kanton Bern basierte weitgehend auf der «Übereinkunft zwischen dem Kanton Bern und dem provisorischen Verwaltungsrat der schweizerischen Zentralbahn. Betreffend dem Konzessions- und Pflichtvertrag hinsichtlich des Baus und Betriebes von Eisenbahnen im Kanton Bern vom 24. Wintermonat 1852», in der Folge als «Übereinkunft von 1852» bezeichnet. Einige Artikel seien zitiert: Art. 2 «*Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebene Bahn nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselbe sofort nach vollendetem Bau in Betrieb sezen, und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmässigem, wolorganisirten und ununterbrochenem Betrieb erhalten. Zu diesem Zweck wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern woleingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf der schweizerischen Zentralbahn einzutreten zu lassen.*» Art. 5 umschreibt die Modalitäten betr. Abtretung von Grund und Boden, den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen etc. sowie die Anlagen zu deren Beförderung. Art. 12 besagt, die Bahn sei von Murgenthal (Kantongrenze) bis Herzogenbuchsee (damals Abzweigung nach Solothurn/Biel/Westschweiz) mit zweispurigem Unterbau anzulegen, vorläufig aber nur mit einem Gleis auszurüsten, und ab Herzogenbuchsee bis Bern sei die Bodenexpropriation für die Anlage einer zweispurigen Bahn vorzusehen, der Unterbau aber einstweilen nur einspurig auszuführen. Total umfasste die Übereinkunft 41 Artikel, die auch rechtliche, betriebliche und kommerzielle Angelegenheiten regelten. Am 4. Februar 1853 erfolgte dann die Gründung der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft mit Sitz in Basel. Der Verwaltungsrat wurde in die Hände erfahrener und weitblickender Basler Wirtschafts- und Verkehrs fachleute gelegt. Sein erster Präsident war der Grosskaufmann und Basler Ratsherr Carl Geigy (1798–1861). Der führende Basler Eisenbahnpolitiker, Bankdirektor Johann Jakob Speiser (1813–1856), wurde zum Vorsteher des Direktoriums ernannt. Die Vorarbeiten zum Bau des ca. 230 km Länge aufweisenden Bahnnetzes konnten beginnen.

Im Raum Burgdorf standen aus topografischen Gründen, wie schon erwähnt, grössere Unterbauarbeiten an, die die Errichtung einer Bausektion rechtfertigten. Zum Vorstand der «VII. Sektion Burgdorf», die von Herzogenbuchsee bis Schönbühl reichte, wurde der aus angesehenem Burgdorfer Geschlecht stammende Ingenieur Franz Carl Buri (1820–1905), Sohn

Rudolfs (1787–1864) und Onkel des Kunstmalers Max Buri, eingesetzt. Als sofortiger und bedeutender Entscheid war die definitive Lage des Bahnhofareales zu fällen, das möglichst nahe der auf dem Hügel zwischen Schloss und Stadtkirche thronenden Stadt gewünscht wurde. Der Standortentscheid war kein einfacher: Er unterlag zwingend der Einhaltung einiger Fakten, wie der Lage des westlichen (stadtseitigen) Tunnelportales am Fusse des Gyrisbergs auf Kote 538 m ü M und der Kote 536,5 m ü M, unterkant Emmebrücke, um den ungehinderten Durchfluss der Wassermassen mit allfälligem Geschiebe zu gewährleisten. In einer ca. 75°-Kurve nach Tunnelende war die Bahn in die Richtung auf Lyssach zu bringen, wobei die Brücke aus konstruktiven Gründen in der Geraden liegen musste und der Kurvenhalbmeß 300 m nicht unterschreiten und die Gleisneigung nicht mehr als 15‰ betragen durfte. Die Errichtung des Stationsgeländes in horizontaler und gerader Linienführung von mindestens 600 m Länge bot sich auf der nur mit wenigen Ökonomiegebäuden überbauten burgerlichen Untern Allmend, der Spital- und Bleichematte an. Dieses Gebiet, bestückt mit Obstgärten, diente vornehmlich Weidezwecken und wurde eher mässig genutzt.

Die Stationshorizontale liess sich durch Dammanschüttung auf dem leicht gegen Lyssach abfallenden Terrain auf Kote 533 m ü M anlegen. Der Standort des Aufnahmegebäudes war somit ca. 17 m tiefer als das damalige Stadtzentrum am Kronenplatz. Es liess sich durch eine Stichstrasse, abzweigend von der einstigen gerade zu legenden Ausfallstrasse nach Kirchberg, erschliessen und kam aber recht abseits und einsam im Grünen zu stehen. Schon am 29. April 1853 beschloss der Burgerrat den Weidgang im Hinblick auf den bevorstehenden Bahnbau aufzugeben. Als freistehende weitere Gebäulichkeiten wurden in recht primitiver Holzbauweise geplant: Güterexpedition, Aborthäuschen, Magazin, Fahrzeug- und Postremise. Dazu kam der Freiverladeplatz mit der Güterrampe und schliesslich der Oberbau, das heisst die Gleisanlage, die so auszustatten war, dass sie den Verkehr der anschliessenden Strecke für die Kreuzung von zwei oder sogar mehreren Zügen zuliess. Sie musste auch dem Verschiebeverkehr, besonders von Frachtzügen für Zu- und Wegfuhr einzelner Wagen oder Wagengruppen, zu genügen vermögen. Die Planung ergab schliesslich eine Gleisanlage von 14 einfachen Weichen und einer Drehscheibe zum Wenden der Dampflokomotiven und zum Bedienen von je drei Stumpen- und Remisengleisen. Die Anordnung der Gleise hatte ferner so zu geschehen, dass die einstweilige einspurige offene Strecke Aarburg–Bern zu einem spä-

teren Zeitpunkt, falls das Verkehrsaufkommen es rechtfertigen würde, ohne Änderungen an die bestehende Gleisanlage hätte angeschlossen werden können.

1853 war die Planung soweit fortgeschritten und die Linienführung auf bernischem Gebiet vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 31. Oktober 1853 genehmigt, dass das Trassee im Gelände abgesteckt und die Planauflage erfolgen konnte. Er ermächtigte zudem das Directorium, zu gegebener Zeit die Bauarbeiten zu vergeben. Der Gemeinderat von Burgdorf eröffnete den Plan über die zu errichtenden Anlagen auf Gemeindegebiet und machte ferner auf das Expropriationsgesetz aufmerksam. Er zögerte auch nicht, den Bahnbau der Bevölkerung zu empfehlen, da ein Teil der Einwohnerschaft der Neuerung im Transportwesen immer noch feindlich gesinnt war. Am Samstag, 18. Februar 1854, lud er zu einer Orientierungsversammlung ins Rathaus ein zur Anhörung eines Berichtes über den Stand der Eisenbahn-Angelegenheit. Zur Kenntnisnahme der Bekanntmachung des Directoriums der SCB sei folgender Inhalt zitiert: «... er sei bereit mit denjenigen, welche durch die Expropriation beschlagen werden, in gütliche Handlung einzutreten, indem ihr daran gelegen sei, wenn immer möglich auf dem Weg der Vereinbarung das Schätzungs- und gerichtliche Verfahren abzuschneiden..., dass das Publikum dem grossen, gemeinnützigen Werke keine unnötigen Schwierigkeiten durch unangemessene Forderungen entgegenstellen werde...» Die vertraglichen Abmachungen Burgdorfs mit der SCB zum Bahnhofstandort wurden schliesslich in der Gemeindeversammlung vom 25. November 1854 mit 73 Stimmen einstimmig genehmigt. Einspracheberechtigte konnten ab Planauflage vom 27. Februar 1855 während 30 Tagen Einsprache erheben. Bis ins Jahr 1858 fanden dann zahlreiche Verhandlungen und ein reger handschriftlicher Briefwechsel zwischen den Parteien, das heisst vornehmlich betroffenen Landeigentümern und einem weiteren Kreis von durch den Bahnbau in irgend einer Weise Benachteiligten und dem Directorium SCB, statt. Als dessen Stellvertreter amtete in der Regel der Sektionsingenieur Buri. Auch der Rat von Einwohner- und Burgergemeinde war in fast allen Sitzungen mit Bahngeschäften konfrontiert.

Nachstehend eine kurze, unvollständige Auflistung von Geschäften, die anstanden: Kleinere, nicht vorausgesehene Projektänderungen oder -ergänzungen; Abtausch, Kauf und Verkauf von Restparzellen (Ableder) und die Regelung der Eigentumsverhältnisse an Bahnböschungen und bei Niveauübergängen. Viel zu reden gab die Umleitung von Bächen und

die Dimensionierung der Durchlässe unter der Bahn sowie die Aufhebung, Verlegung und Neuanlage von Flurwegen. Für die umfangreichen Erdbewegungen, besonders im Bereich des Grafeschüretälis, waren vorübergehende oder dauernde Deponien auf bahnfremdem Boden anzulegen. Breiten Verhandlungsraum nahm die Bewertung der auf den Allmenden zu fällenden Obstbäume ein. Schon Ende 1853, also noch im Jahre der Plan genehmigung durch den Verwaltungsrat der SCB und somit vor Planauf lage- und Einspruchverfahren, ersuchte die bernische Regierung das Bahn Directorium dringend, die Erdarbeiten wegen einer damals herrschenden Arbeitslosigkeit baldmöglichst aufzunehmen. Es verging noch rund ein Jahr mit intensiven Vorarbeiten, wie Beschaffung von Offerten, der Vergabe von Bauaufträgen und Materialbestellungen. Endlich im Verlaufe des Jahres 1854 war es soweit, dass etappenweise der Unterbau in Angriff genommen werden konnte.

Als Baunorm für den Unterbau (tragende Unterlage für den Oberbau), der gebildet wird aus dem natürlichen oder einem künstlichen Erdkörper (zum Beispiel Damm, Einschnitt, dem Sohlgewölbe eines Tunnels, dem Bahnträger einer Brücke), und den Oberbau (das heisst Gleisbettung, Schotterbett, Schienen und Befestigungsmitteln) der SCB-Linien im Mittelland wurde festgelegt: Minimaler Kurvenhalbmesser 300 m, maximale Bahnneigung 10‰. Die Übereinkunft vom 24.12. hielt in Artikel 11 für die Zeit des Baus fest: «*Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, dass der Verkehr auf den bestehenden Strassen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, auch an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden zugefügt werde; für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten. Sie wird die Bahn, wo es öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Stand erhalten. Überhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden. Gegenstände von naturhistorischem, wissenschaftlichem Werthe, als zum Beispiel Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen etc., welche beim Bau der Bahn gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.»*

Die Erdarbeiten in unserer Gemeinde, die aufwendigsten zwischen Aarburg und Zollikofen, wurden für Fr. 136 300.– an die Unternehmer Hemmeter und Schedelbaum, Burgdorf, verakkordiert, weiss der Emmentaler

Bote am 15. März 1855 zu melden. Gebaut wurde ausschliesslich von Hand, mit Pickel und Schaufel, nach den 1853 von der SCB aufgestellten Normen für Einschnitte und Dämme, wie sie im Grafeschüretäli, in der Lorraine und in den Einungergärten sehr zahlreich sind. Zum Verschub der grossen Erdmassen standen sogenannte Loren zur Verfügung, kleine, kippbare, auf Schienen laufende, von Menschenhand oder mit Pferdezug zu bewegende Wägelchen. Zur Trassierung im Grafeschüretäli sei pikanterweise noch erwähnt: Man suchte eine möglichst kulturschonende Linienführung und fand sie durch die Anlage des Trassees entlang des südlichen Hangfusses und Waldrandes, was zu einer sehr kurvenreichen Strecke führte. Noch heute, anfangs des 21. Jahrhunderts, ist die erlaubte Höchstgeschwindigkeit 75 km/h und somit zwischen Boden- und Genfersee der langsamste Streckenabschnitt der Mittellandachse. Sie wird für die ICs in einigen Jahren durch die Neubaulinie Mattstetten–Rothrist abgelöst. Nach den «Normen» wurden auch die Stützmauern hochgezogen: In Burgdorf in den Tunnel-Voreinschnitten und zur Abstützung der Bahnhofplanie Seite Bern.

Der Emmentaler Bote meldete im Juni 1855 von einem Krawall: «*Eine Horde Arbeiter aus hiesiger Umgebung, unzufrieden damit, dass ihre Taglöhne für letzte Woche nicht so hoch zu stehen kamen, wie die der gewandten und fleissigen deutschen Arbeiter, erstürmten 2 Baracken der letzteren, schlügen Fenster und Türen ein, zerbrachen das Kochgeschirr und miss-handelten mehrere der fremden Arbeiter unter Fluchen und Drohungen. Das Regierungsstatthalteramt hat eine Untersuchung eingeleitet, und der Gemeinderat ist empört.*» Im Herbst des gleichen Jahres kann das Blatt melden, dass der Unterbau in vollem Gange sei. Im Juli 1856 wird unter anderem gemeldet: «*Die Bauten derjenigen Strecken, welche im Verlauf des ersten Semesters 1857 dem Betrieb zu übergeben sind, dürften bis dahin wahrscheinlich mit Ausnahme des Burgdorfer Tunnels vollendet sein.*» Und im November 1856 geht aus dem Bericht des Directoriums an den Verwaltungsrat hervor, dass die Auffüllung für das Bahnhofareal Burgdorf beendet sei. Dazu seien täglich während mehrerer Wochen 45 Mann mit 13 Rollwagen zum Verschub des Erdmaterials im Einsatz gestanden. Auch die im Zusammenhang mit der Planie im Tiergarten notwendigen Stütz- und Futtermauern seien hochgezogen.

Als Folge des Bahnbaues zeichneten sich in unserer Gegend eine massive Bauteuerung und Verknappung von Arbeitskräften ab. Der Burgdorfer Tunnel, mit einer Länge von 510 m in der Geraden liegend und einseitigem

Gefälle in Richtung Burgdorf zur Tunnel-Entwässerung, war von Anfang an für Doppelspur zu errichten. Der Durchstich war zu Recht von den Verantwortlichen gefürchtet, denn das geologische Urteil war ungünstig. Er durchstösst den nicht sehr hohen Hügelzug des Gyrisbergs bei einer maximalen Überdeckung von ca. 90 m. Die Baugeschichte ist durch zahlreiche Schwierigkeiten gekennzeichnet, die teilweise der ungenügenden Erfahrung des Bauunternehmers, der den Bau im Akkord zu Fr. 456 300.– übernahm, zuzuschreiben sind. Das Bauwerk liegt, abgesehen von seinen Portalpartien, im oberen Teil der Süsswassermolasse, durchzogen von Mergelbändern, Nagelfluheinlagerungen, gröberen Komponenten in Form von einzelnen Geröllen etc. Baubeginn war im August 1855; das Westportal, aus Juragestein im klassischen Stil gemauert, war im Dezember 1855 schon beendet und die Wynigenstrasse über dem zukünftigen Portal Ost angepasst. Der Vortrieb des Firststollens Seite Lorraine erreichte 340, das eingebauchte Gewölbe 38 Fuss und auf Seite Bifang 430 Fuss. Erste Gewölberisse waren schon feststellbar. Der Ausbruch geschah ausschliesslich von Hand mit zweihändigem Schlegel und einhändigem Fäustel. Der Abtransport des Ausbruchs vollzog sich analog der Erdverschiebungen unter Zuhilfenahme von kippbaren Loren.

Einem Bericht des Emmentaler Boten vom 23. August 1856 ist zu entnehmen: «Gestern abends neun Uhr sind in dem hiesigen Tunnel die beidseitigen Richtungsstollen, in Richtung und Höhe vollkommen übereinstimmend, zusammen gekommen, sodass mit Gewissheit angenommen werden kann, dass die Bahnstrecke Aarburg–Zollikofen bis Juli 1857 eröffnet wird... Im Sand wie im lockeren Felsen wird das ganze Profil ausgemauert, während im geschlossenen Fels bloss ein Deckengewölbe eingesetzt wird.» Kurz vor Betriebseröffnung traten bedeutende Senkungen des Backsteingewölbes ein, die eine nachträgliche Sanierung nötig machten, welche sich bis Ende 1858 hinzog. Für die beschäftigten Arbeiter war dies nicht ungefährlich. Die provisorische Inbetriebnahme des Bauwerkes erfolgte im März 1857 rechtzeitig zur Bahneröffnung. Die Querung der Flusslandschaft ca. 400 m südwestlich vom Tunnelportal beim Innern Sommerhaus erwies sich, wie vorausgesehen, als bautechnisch sehr aufwändig und erforderte neben dem eigentlichen Flussübergang weitere Kunstbauten. Als Brückentyp wählte man, wie damals vorherrschend, eine Eisengitterfachwerk-Konstruktion mit stadtseitiger Verlängerung als Vorlandbrücke, beidseits abgestützt auf Widerlagern und zwei gemauerten Pfeilern, einer davon in Flussbettmitte. Auf beiden Seiten erforderte die Einhaltung der Bahnnivellette

die Errichtung von Dämmen. Besonders heikel erwies sich der Bau des Trassee in der Kurvenlage durch das heutige Einungerquartier. Es war damals bei Emme-Hochwasser durch häufige Überschwemmungen stark gefährdet und deshalb mit striktem Bauverbot für Wohnbauten belegt. Um den Schienenweg zu sichern, beliess man ihn in Hochlage und legte zum Abfluss allfälliger Wasser ein weiteres Brückenwerk mit drei Öffnungen zu je 30 Fuss im Zuge der heutigen Einungerstrasse an. Dass man damals die weit-sichtigen und richtigen Massnahmen zum Schutze der Bahn in dieser Gegend getroffen hat, dürfte dadurch erhärtet sein, dass keine Störungen des Bahnverkehrs infolge Überschwemmungen bekannt sind.

Zum Thema «Emmequerung» nachstehend eine kleine Auslese aus Protokollen, Zeitungsberichten und anderen Zeugnissen.

Emmeverbauung/Korrektur

November 1855: Verbindlichkeiten zwischen Verwaltungsrat SCB und Gemeinde Burgdorf entscheidend verhandelt.

Dezember 1855: Veranlasst durch den Eisenbahnbau beabsichtigt die Gemeinde Burgdorf, eine weitere Eindämmung der Grossen Emme und eine Korrektion der Kleinen Emme vorzunehmen. Die Pläne liegen auf und allfällige Einsprachen sind bis am 25. Dezember zu deponieren.

Emmebrücke

Februar 1856: Bauvergabe der Eisenkonstruktion an die Pforzheimer Eisenwerke & Maschinenfabrik, die in Bezug auf Preis und Erfahrung als besonders geeignet erschien. Die Strompfiler waren fundiert, doch wegen eingetretenem Hochwasser war der Weiterbau behindert.

März 1856: Am 15., 16. und 17. erfolgte der Einschub der eisernen Brücke auf die Joche; die 280 Fuss lange und 2995 Centner (1 Centner = 50 kg) schwere Gitterbrücke wurde von der Werkhütte aus auf Walzen mit 24 bis 30 Mann mit Hebelkraft geschoben. Sie machte sich sehr hübsch und bot zusammen mit der Bahnlinie und dem Stationsgebäude einen ganz ungewohnten Anblick.

Oktober 1856: Brückenbau bis zum Anbringen des eisernen Gitters fertig.

Februar 1857: Bereit zur Montage des Gleises, also vor dem ursprünglichen Termin gemäss Zeitplan.

Brücke über die Kleine Emme

Vertragsabschluss zwischen der SCB und den Herren Stehlin & Iselin in Niederschöntal über die Herstellung des eisernen Oberbaus der Blechbrücke. Errechnete Gewichte für Gusseisenteile = 120 Centner, Schmiedeeisen = 325 Centner. Übergabetermin sollte der 1. Mai 1857 sein, mit einer Konventionalstrafe von Fr. 500.– für jede Woche Verspätung.

Unter der zum Teil durch Erdaufschüttungen gewonnenen Stationsplanie waren zwei Wegunterführungen bei der Untern Säge (dem Tiergarten) und ein Durchlass für den beim Aufnahmegebäude zu verlegenden Mühlbach zu erstellen. Weitere Kunstbauten erübrigten sich. Die Bahn erreicht nach Verlassen des Bahnhofgeländes auf der Westseite und nach einer kurzen Gefällstrecke den gewachsenen Boden, durchquert den Choser und verlässt im Nassi, anfangs des Lyssacherwaldes, auf Kote 525 m ü M unsere Gemeinde. Das eigentliche Gleis, die eiserne Fahrbahn also, trägt und führt die mit Spurkränzen versehenen Räder der Fahrzeuge. Im Wesentlichen besteht die Fahrbahn aus den beiden Schienensträngen, die mit Querschwellen verbunden und in einem Schotterbett verankert sind.

Zur äusserst wichtigen Frage der Wahl der Spurbreite des Oberbaus bleibt zu erwähnen: In England wurden die ersten Eisenbahnen mit uneinheitlichen Spurweiten erstellt. Bald erkannte man aber, wie nachteilig sich diese Spurweiten für den Übergang von Bahn zu Bahn auswirkten. Durch einen Parlamentsbeschluss im Jahre 1846 wurde als Regel- und Normalspur 1435 mm eingeführt. Auch in der Schweiz war man in der Frage der Spurweite uneins. Noch auf der Tagsatzung 1847, kurz vor der Eröffnung der ersten Schweizerbahn Zürich–Baden, konnte keine Einigung für die Festlegung einer einheitlichen Spurweite für künftige Schweizer Eisenbahnen erzielt werden. Erst die bundesrätliche Verordnung vom 9. August 1854 über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen setzte die Spurweite von Normalbahnen auf 1435 mm fest.

Im Laufe des Jahres 1856 waren die Unterbauarbeiten soweit fortgeschritten, dass mit dem Verlegen des Oberbaus begonnen werden konnte. Es kamen Schienen aus Schweissstahl-Blöcken, gewalzt, mit ihrer typischen, unsymmetrischen Querschnittsform zur Anwendung: bezeichnet als Vignol-Schienen (nach ihrem Schöpfer, dem Franzosen Ch. Vignoles). Fertigungstechnische Gründe liessen nur das Walzen von Schienen mit 6,4 m

Länge zu, bei einem Metergewicht von 33,3 kg. Damals wie auch heute noch müssen die Eisenbahnschienen der Schweizerbahnen als typisches Erzeugnis der Schwerindustrie aus dem Ausland bezogen werden. Lieferant der SCB war Mitte des 19. Jahrhunderts die Firma Bayley Brothers in England. Vom gleichen Lieferanten stammte auch das Befestigungsmaterial.

Die Querschwellen, gefertigt aus einheimischem Eichenholz (die Eichenwald-Bestände wurden stark dezimiert), wurden aus der näheren und weiteren Umgebung geliefert. Die Ausweichvorrichtungen (Weichen) gestatten den Zügen die Gleise zu wechseln, ohne dass dabei die Fahrt unterbrochen werden muss. Schiebebühnen bewegen sich senkrecht zu den Gleisen und vermitteln den Übergang auf schiefwinklig zusammenlaufende Gleise; Drehscheiben ermöglichen das Drehen der Fahrzeuge. Lieferant der Weichen war die Maschinenwerkstätte St. Georgen bei St. Gallen, die diese durch entsprechendes Konfektionieren der aus England bezogenen Schienen fertigte. Der Auftrag zum Bau der auf dem hiesigen Bahnhof zur Aufstellung gekommenen Drehscheibe von 360° Radius wurde den Gebr. Benckiser, Eisenwerke in Pforzheim (Deutschland), übertragen. Während die Unter- und Oberbauarbeiten noch in vollem Gange waren, wurde mit der Erstellung der Hochbauten begonnen, die auf die für den Sommer 1857 geplante Betriebseröffnung bezugsbereit sein sollten. Neben den Bauten auf dem eigentlichen Stationsgelände waren entlang der Strecke auf unserem Gemeindegebiet auch drei Wärterhäuser zu erstellen, im Bifang, am westlichen Tunnelportal und im Choserfeld. Entlang der Strecke war eine rege Hochbautätigkeit angesagt; sie löste eine empfindliche Bauteuerung, Lohnerhöhungen und Verknappung an Baustoffen aus. Bauholz war zeitweilig um keinen Preis erhältlich. Der Chefarchitekt der SCB, Oberingenieur Rudolf Ludwig Maring, war für die Architektur der Hochbauten zuständig. In Aarburg, Herzogenbuchsee und Burgdorf, zur damaligen Zeit die bedeutendsten Stationen zwischen Olten und Bern, waren die Aufnahmegebäude nach seinen Plänen als Durchgangsbahnhöfe, das heißt seitlich der Gleise auf der Ortsseite stehend, in einfachem und kostengünstigem Baustil, immerhin ganz aus Sandsteinquadern konzipiert. Nebst dem Publikumsverkehr hatten sie dem Verkehrs- und Betriebsdienst zu dienen. Das Raumprogramm sah für Burgdorf vor: Eingangs-/Vorhalle mit Billetschalter, Einnehmerei, zwei Wartesäle für Reisende 1./2. und 3. Klasse. Ferner die Gepäckexpedition, das Stations- und Vorsteherbüro und ein Durchgang von der Vorhalle/Billetschalter zum ungedeckten Haus-Perron. Die

das Einzelkosten der für die Anlage der Centralbahn verantwortlich war.
Gribi & Herzog auf Basis einer entsprechenden Aufstellung, nämlich:

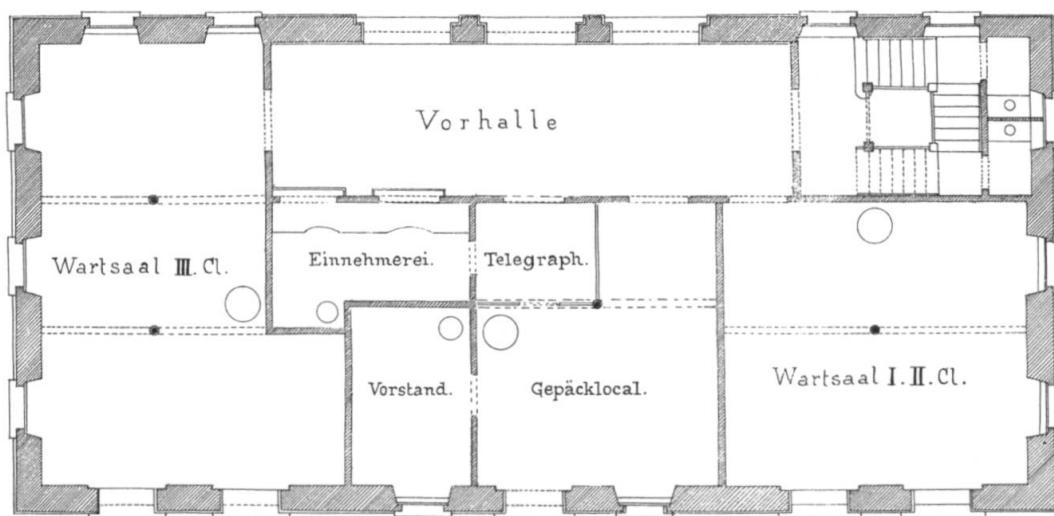
Station Burgdorf

Mittelpflug

a. Aufnahmehausgebäude	ges. 49,016.57-
b. Nebengebäude (Südseite)	" 3,380.29 -
c. Nebengebäude (Nordseite)	" 3,002.85 -
d. Güterschuppen	" 1,6178.63 -
e. Verladeanlage	" 4392.84 -
f. Viehrampe	" 1757.60 -
g. Wagenremise	" 11,740.62
h. Postwagenremise	" 11,740.55 -
i. Drehscheibe, Foundation	" 4831.50.

Gesamtwert im Mittelpflug vor ges. 98441.45-
1558.55
Summe 100,000.-

Stationsanlage 1856: Bauvergabe der Hochbauten und des Fundamentes zur Lokomotiv-Drehscheibe an die Unternehmung Gribi & Herzog in Burgdorf



Grundriss des ersten Aufnahmehauses von 1857

Bauvergabe erfolgte auf Grund der Bauausschreibung vom 31. März 1856 durch den Sektions-Ingenieur Buri und das «Bedingnissheft» für den Hochbau der SCB durch das Directorium am 6. Mai 1856 an die hiesige, damals weit bekannte Bauunternehmung Gribi und Herzog, zur Akkord-Pauschale von Fr. 98 441.45, mit einer behafteten Kaution von 5 %. Güterschuppen, die kleinen Nebenbauten auf dem Bahnhofgelände und die Wärterhäuser wurden nach Plänen des Sektions-Ingenieurs Buri zum Bau vergeben. Aus Pressennotizen und Berichten des Directoriums an den Verwaltungsrat der SCB vom November 1856 geht hervor, dass die Bauarbeiten in unserem Gemeindebann plan- und terminkonform vorankamen und das Stationsgebäude unter Dach, die Sockel für das Nebengebäude gesetzt und der Güterschuppen aufgerichtet und eingedeckt waren.

Betriebsaufnahme der Bahnstrecke Herzogenbuchsee–Burgdorf–Wilerfeld

Der Emmentaler-Bote vom 23. April 1857 verbreitete folgende Meldung: «*SCB: Die Arbeiten Herzogenbuchsee–Bern sind so fortgeschritten, dass voraussichtlich am 15. Juni bis Wilerfeld die Bahn vollendet sein wird. Die Burgdorfer-Brücke fertig, 32 Lokomotiven, 57 Personen- und 210 Gepäck- und Güterwagen geliefert.*» Wie waren nun diese Wagen, denen man sich ab Juni 1857 in Burgdorf zum Verreisen anvertrauen sollte, und die Lokomotiven beschaffen? Grundsätzliches war in der schon zitierten «Übereinkunft von 1852» umschrieben, die in Artikel 17 festhält: «*Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruiert sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen. Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:*

1. Klasse gedeckt, garnirt, Rüken und Size gepolstert und mit Glacen geschlossen
2. Klasse gedeckt, mit gepolsterten Sizen und mit Glacen geschlossen
3. Klasse gedeckt, mit ungepolsterten Sizen und mit Fensterscheiben geschlossen»

Für die Traktion auf der Strecke Basel–Bern wählte das Directorium den selben Typ von Dampflokomotiven, wie sie auf der eben erst eröffneten öster-

reichischen Gebirgsbahn über den Semmering liefen und sich dort auf der kurven- und steigungsreichen Linie bestens bewährten. Diese Maschinen vom Typ Engerth 2/5, 2/4 und 3/5 zeichneten sich dank besonderer Anordnung eines Stütz-Tenders, anstelle des üblichen Schlepptenders, durch sehr gute Adhäsionsverhältnisse aus. Es gab damals noch keinen schweizerischen Lokomotivbauer, so dass der Auftrag an die württembergische Maschinenfabrik von Emil Kessler in Esslingen, zum Stückpreis von Fr. 65 000.– inkl. Ersatzteile, vergeben wurde. Die Maschine mit der Fabrik-Nr. 300 trug den Namen «Burgdorf»; im Lokomotiven-Bestandes-Verzeichnis figurierte sie als 2/5 gekuppelte Personenzuglokomotive, Serie Ec 2/5, Betriebs-Nr. 5 mit Baujahr 1856 (ausgerichtet 1896).

Wie nahmen sich damals die Personenwagen aus, wenn man von Burgdorf aus auf Reise ging? Die SCB setzte bevorzugt, auf Empfehlung Etzels, unkonventionelle, lange vierachsige Fahrzeuge des amerikanischen Typs ein, will heißen, Wagen mit Mittelgang und stirnseitigem Zugang über offene Plattformen, letztere erreichbar über steile offene Treppen. Eher üblich in der damaligen Zeit waren Reisewagen mit längsseitig angeordneten Aussentüren direkt zu den einzelnen Abteilen, sogenannte Coupéwagen, ohne innere Verbindung. Je nach Wagenklasse war der Reisekomfort sehr unterschiedlich. Allen Klassen gemeinsam war der unruhige Wagenlauf bei Geschwindigkeiten von über 45 km/h auf den kurzen Schienen mit den vielen Schienenstößen und der noch primitiven Wagen-Abfederung. Beleuchtung und Heizung waren mangelhaft. Toiletten fehlten gänzlich. Unangenehme Längszuckungen waren als lästig in Kauf zu nehmen, deren Ursache waren die Kolbenstöße der Lokomotive und die fast starren Kupplungen zwischen den einzelnen Wagen. Festzuhalten ist aber, dass man mit der Bahn im Vergleich zu den Laufeigenschaften der Postkutsche auf holpriger Strasse gleichwohl um vieles besser und angenehmer und vor allem um vieles schneller reiste, besonders in den Vierachsern. Konstruktionsmaterialien waren zur Hauptsache Eisenprofile, ausserdem Holz und Dachpappe. Die in Neuhausen am Rheinfall domizilierte SIG war Hauptlieferant.

Nun wars bald soweit, den Betrieb aufzunehmen. Die festen Anlagen waren im Frühjahr 1857 weitgehend erstellt und das Rollmaterial in Ablieferung begriffen. In der «Übereinkunft vom 24.12.1852» waren auch Bestimmungen zur sicheren Verkehrsabwicklung enthalten. Die entsprechenden Vorgaben erforderten teilweise auch baulichen Massnahmen. Da war die Strecken-Einfriedigung, wo es die öffentliche Sicherheit erheischte; Herzo-

genbuchsee–Schönbühl wurde zum Akkord von Fr. 25 738.– vergeben, bei einer zu leistenden Kution von Fr. 1300.–. Gleichzeitig wurde im Juni 1856 die Lieferung von 1500 Marchsteinen ausgeschrieben. Die Einrichtungen zur Sicherung der Zugsfahrten konnten, weil zur damaligen Zeit nur wenige Züge unterwegs waren, einfach sein. Von der Station fern- oder durch Wärter örtlich bediente Signale waren noch kaum bekannt. Die Züge verkehrten entweder auf Stationsdistanz oder, wo es sich um solche gleicher Richtung handelte, in mindestens zehn Minuten Abstand. Die bevorstehende Zugseinfahrt in die Station war durch gehörige Geschwindigkeitsreduktion und Pfeifsignale anzudeuten. Die Signalgebung hatte durch genau umschriebene Pfeif- oder Hornsignale, Schwenken von grünen und roten Flaggen oder nachts mit Petroleumlampen zu erfolgen. Die handschriftliche Signalordnung für Bahnwärter mit Gültigkeit ab Betriebsaufnahme schrieb für folgende Betriebssituationen mit der Flagge oder Signallaterne zu gebende Zeichen vor: Die Bahn ist in Ordnung / Der Zug soll langsam fahren / Der Zug soll halten / Es soll eine Hilfslokomotive kommen.

Auch Pechfackeln kamen in bestimmten Fällen zur Anwendung. Die erste Fahrt einer Lokomotive mit einem kurzen Zug zum Transport von Baumaterialien erreichte unsere Station im April 1857. Einen Monat später wurden Probefahrten von Herzogenbuchsee bis Wilerfeld angeordnet. Diese Fahrten verliefen zu voller Zufriedenheit der Bahnverantwortlichen, und man befolgte Art. 14 der Übereinkunft vom 24.12.1852: «*Bevor die Bahn dem Verkehr übergeben werden darf, soll dieselbe durch Delegirte der Regierung in allen Theilen untersucht und, wo passend, erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebs kann erst dann vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Delegirten die Regierung ihre förmliche Bewilligung erteilt haben wird.*» Auf Grund dieses Berichtes erteilte die bernische Regierung die Betriebsbewilligung ab Dienstag, den 16. Juni 1857. Tags zuvor fand die feierliche Einweihung der Bahnlinie Bern–Herzogenbuchsee statt. Am hiesigen Bahnhof wurden die mit dem Festzug eintreffenden offiziellen Gäste durch eine Abordnung des Gemeinderates und vom staatlichen Schülercorps empfangen. Nationalrat Alexander Bucher hielt die Begrüßungsansprache.

In der ersten Zeit der Eisenbahn wickelte sich der Betrieb sehr einfach ab. Es verkehrten noch wenige Züge mit geringer Geschwindigkeit, die dem schwachen Verkehrsbedürfnis genügten und gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr dienten. Nachts ruhte der Betrieb vollständig. Aus der Presse war zu vernehmen, dass der Eröffnungszug mit einer Geschwin-

AARAU - HERZOGENBUCHSEE - BERN. Central-Bahn.
Vom 15 Juni 1857 an.

Fahrplan und Taxatabelle aus dem Eröffnungsjahr 1857 für die SCB-Linie Aarau–Olten–Burgdorf–Bern

Emmenthalbahn. Sonntagsbillette.										OL T E N — B E R N .									
Von Solothurn nach Bern 4.—, 3.—, nach Luzern 7.—, 5.50, nach Langnau 4.75, 3.45, nach Burgdorf 2.40, 1.75; von Burgd. nach Luzern 6.—, 4.50, nach Langnau 2.40, 1.75, nach Solothurn 2.40, 1.75. Rundreisebillette 1tägige: Burgdorf-Langnau-Bern-Burgdorf und Langnau-Bern-Burgdorf-Langnau 5.60, 4.—.																			
S O L O T H U R N - B U R G D O R F - L A N G N A U																			
1.2.3.	2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.	1.2.3.	2. 3.	M	M	A	A	1.2.3.	2. 3.	M	M	A	A	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.
Biel . .	—	5 —	8 57	1 —	4 28	—	—	—	—	Olten . .	5 —	7 50	8 18	8 50	12 1	3 49	6 53		
Solothurn . .	—	8 15	12 15	4 —	7 10	—	—	—	—	Aarburg. .	5 9	7 58	8 26	9 5	12 9	3 57	7 1		
Derending . .	—	—	—	—	—	42	5	—	—	Niederwyl .	5 16	8 5	—	9 14	—	4 4	7 8		
Biberist . .	—	8 29	12 27	4 17	7 21	12 15	—	—	—	Murgenthal. .	5 29	8 16	—	9 32	12 21	4 14	7 18		
Gerlaising . .	—	8 38	12 32	4 25	7 25	—	—	—	—	Roggewy .	5 35	8 22	—	9 40	—	4 20	7 24		
Utzendorf . .	—	8 47	12 43	4 39	7 36	—	—	—	—	Langenthal. .	5 50	8 34	8 48	9 59	12 36	4 31	7 35		
Aefligen . .	—	8 58	12 53	4 51	7 46	—	—	—	—	Blitzberg .	5 59	—	—	10 9	—	4 37	7 41		
Kirchberg . .	—	9 5	12 59	4 59	7 52	—	—	—	—	H.-Buchsee .	6 14	—	9	10 36	12 48	4 47	7 51		
Burgdorf { an	—	9 15	1 7	5 9	8 —	—	—	—	—	Riedtwyl .	6 28	—	—	10 62	—	4 58	8 1		
ab	6 27	10 10	2 17	5 29	—	—	—	—	—	Wynigen . .	6 41	—	—	11 7	—	5 8	8 10		
Oberburg . .	6 34	10 22	2 25	5 39	—	—	—	—	—	Burgdorf . .	6 58	—	9 27	11 35	1 14	5 23	8 25		
Hasten-Rüegs . .	6 41	10 33	2 32	5 49	—	—	—	—	—	Lyssach . .	7 6	—	—	11 43	—	5 29	8 31		
Lützeli-Goldb. .	6 46	10 41	2 37	5 56	—	—	—	—	—	Hindelbank .	7 14	—	—	11 51	—	5 35	8 37		
Ramsay-Sumisw. .	6 52	10 50	2 43	6 3	—	—	—	—	—	Schönbühl . .	7 27	—	—	12 7	—	5 45	8 47		
Zollbrück . .	7 —	11 3	2 51	6 14	—	—	—	—	—	Zollikofen . .	7 39	—	—	12 23	1 39	5 55	8 56		
Langnau . .	7 12	11 20	3 3	6 28	—	—	—	—	—	Bern . .	7 57	—	10 3	12 45	1 54	6 10	9 10		

Winterfahrplan aus den Achtzigerjahren für die Burgdorf berührenden SCB- und EB-Strecken. Die EB führte auch dreiklassige Züge und gab Sonntagsbillette und andere vergünstigte Fahrausweise ab

digkeit von 35 km/h «heranbrauste»; die Fahrzeiten waren entsprechend lang, um so mehr weil die Züge an allen Zwischenstationen Halt machten. Es verkehrten fünf Zugpaare: Bis Wilerfeld dauerte die Reise 45 Minuten bis 1 Stunde, nach Olten 1½ bis 2 Stunden. Für die einfache Fahrt in der 3. Klasse bezahlte man Fr. 1.20, bzw. Fr. 2.35. Der Fahrplan war am Bahnhof angeschlagen; im Emmentaler-Boten empfahl sich Buchhändler C. Langlois für den von ihm herausgegebenen Fahrtenplan von Burgdorf für die Geschäfts- und Kaufleute für 50 Cts.

Die Züge verkehrten nur innerhalb des SCB-Netzes; bei einer Reise, beispielsweise nach Zürich, musste an der Eigentumsgrenze in Aarau in einen Zug der Nordostbahn (NOB) umgestiegen und das Gepäck neu aufgegeben werden. Dieses umständliche Verfahren verlängerte naturgemäß die Reisezeit erheblich. Für eine einfache Fahrt nach Zürich waren 4 bis 5 Stunden vorzusehen. Wollte man gleichentags nach Burgdorf zurückkehren, verblieb wenig Zeit in der Limmatstadt!

Der Bahnhof Burgdorf zur Zeit der SCB

Noch vor Aufnahme des Bahnbetriebes sah der Gemeinderat das entstehende Bedürfnis nach einer Speisewirtschaft in unmittelbarer Nähe zum Stationshof voraus. Das beim «Tit Regierungsrat» nachgesuchte Wirtepatent wurde erteilt und dem Bewerber Guggisberg das notwendige Grundstück für die Errichtung und Führung einer Wirtschaft am Standort des heutigen offiziellen Verkehrsbüros von der SCB abgetreten. Erst später entstand dann vis-à-vis das legendäre Hotel Guggisberg, an dessen Stelle heute der «Kyburger» steht. Das alte «Guggi» wurde als Kaffeehalle noch jahrzehntelang weitergeführt.

Aus den allerersten Jahren des Betriebes der Station Burgdorf seien einige Einzelheiten festgehalten:

1857

Das Salär des Bahnhofvorstandes war mit Fr. 850.– jährlich dotiert. Die Dienstanweisung enthielt u.a. den Passus: «*Die regelmässigen Züge sind pünktlich nach Massgabe des Fahrplanes und der Betriebsordnung von den Stationen abzulassen*». Der Personalbestand betrug 14 Mann.

Im Reglement des Directoriums für die Angestellten der SCB steht unter anderem zu lesen, «dass ihnen vermöge ihrer Stellung (Stationsvorsteher) Wohnungen in Lokalen der Gesellschaft angewiesen sind, das Kaminputzen auf eigene Rechnung zu übernehmen sei, und wie überhaupt ein guter Hausvater Sorgfalt walten lasse...»

Im Emmentaler-Boten waren Verkaufssteigerungen publiziert «für Land auf der Untern Allmend, bestens geeignet für jegliches Gewerbe und zwischen Stationshof und Kirchbergstrasse mit Wasserkraft in vorzüglicher Lage für industrielles Etablissement».

Im Herbst gestattete das Directorium die Anlage eines Fussgängerbahnüberganges bis auf Widerruf auf dem Überschwemmungsdamm bei der Emmebrücke.

In den 6½ Monaten seit Betriebsaufnahme wurden gemäss Meldung des Directoriums an den Verwaltungsrat folgende Frequenzen erzielt:

Personen	Anzahl	41 797
Gepäck und Traglasten	Centner	1 395
Güter	Centner	66 963
Fuhrwerke	Anzahl	1
Pferde und Vieh	Stück	218
Gesamteinnahmen	Franken	58 884
Einnahmen pro Tag	Franken	294

1858

Fertigstellung des Aufnahmegebäudes und Vollbetrieb.

Beendigung der Reparaturarbeiten am Tunnelgewölbe ohne Zwischenfälle.

Betriebsstörungen wegen Schienenbrüchen traten anfänglich bei allen Bahnen recht häufig auf. Der erste derartige, glücklicherweise glimpflich abgelaufene, Vorfall trat in Burgdorf am 17. Oktober auf, wobei es bei Sachschaden blieb.

1859

Die Rampe zum Verlad von Langholz war fertiggestellt, die noch fehlenden Anschlussgleise gelegt und alle Umgebungsarbeiten beendet und die Sodbrunnen bei den Wärterhäusern abgeteuft.

1860

Der Witwe des Stationsvorstehers Hess wird ein monatlicher Unterstützungsbeitrag von Fr. 17.– zugesprochen.

Wegen Platzmangels erfolgt eine Erweiterung des Büros der Güterabfertigung.

1861

Die Centralbahn verkauft dem Staate Bern eine Parzelle vom Bahnhofareal zur Erstellung eines Salzhauses mit Gleisanschluss am ungefähren Standort des heutigen Lagerhauses der Firma Kunz AG.

1862

Die Gasbeleuchtung wird in Burgdorf eingeführt, und der Gemeinderat gibt gegenüber der SCB seinem Befremden Ausdruck, dass das Stationsgebäude nicht angeschlossen werden solle. Antwort: Es sei mit einer Versteuerung verbunden und kein Mehrverkehr zu realisieren!

1863

Der Einwohnergemeinderat regt die Errichtung einer gedeckten Einstieghalle an und bringt Bemerkungen an zur Gestaltung des Bahnhofplatzes für den gefahrlosen Verlad von Langholz und die definitive Gestaltung des Vorplatzes zum Aufnahmegebäude im Zusammenhang mit dem Neubau der Mittleren Bahnhofstrasse durch die Burgergemeinde.

1864

Das gemeinderätliche Gesuch an die Centralbahn zur Aufstellung eines Krans wird bewilligt.

Die Bahn besass zu dieser Zeit und bis zum Ersten Weltkrieg weitgehend das Transportmonopol, was der Bahnkundschaft oft zum Nachteil gereichte. Ein Beispiel sei angeführt. In «100 Jahre Handels- und Industrieverein (HIV) Burgdorf 1860–1960» (Verf. Dr. A. G. Roth) kann nachgelesen werden: «1866 häuften sich die Klagen über willkürliche Verzögerung der Transporte, 1868 hatte man zu protestieren gegen einseitige Erhöhung der Warenfracht- und Camionagetaxen. Schon 1864 hatte man sich dagegen

zu verwahren, dass die Angestellten der Bahn noch auf eigene Rechnung Handel trieben. 1866, nach dem Stadtbrand von 1865, schien die Frage der Brandversicherung der im Güterschuppen lagernden Waren nicht genügend abgeklärt. Besonders gespannt wurde das Verhältnis 1871, wohl im Zusammenhang mit der Überkonjunktur der ‚Gründerzeit‘. Die Centralbahn erlaubte sich ‚schreiende Willkürlichkeiten‘, so z. B. Transportfristen ab Basel bis Burgdorf von 10–14 Tagen, während man normalerweise mit vier rechnete. Man gelangte an den HIV-Kantonalverein und an den Regierungsrat. Die Centralbahn antwortete darauf mit der Vorschrift, dass in Burgdorf kein Güterwagendepot mehr gehalten werden durfte und alle Wagen mindestens 24 Stunden zum voraus zu bestellen waren!»

Der Bau der Emmentalbahn ging auf der Solothurner-Strecke schon bald dem Ende entgegen, als endlich am 9. Januar 1875 durch eine Übereinkunft die Anschlussverhältnisse der Emmentalbahn an die Centralbahn in Burgdorf, nach mannigfachen Schwierigkeiten, namentlich auch von privater Seite, geregelt werden konnten. Dazu Alfred Fankhauser in der «Denkschrift Emmentalbahn 1875–1925»: «*Es wurden eine ganze Anzahl Projekte aufgestellt und studiert. Schliesslich einigte man sich dahin, dass für die notwendige Erweiterung auch schon die Verlängerung der Emmentalbahn von Burgdorf nach Langnau ins Auge zu fassen sei, und dass der Anschluss der untern Linie in der Nähe der Fabrik Schoch zu erfolgen habe. Die Linie der Centralbahn musste infolgedessen in südlicher Richtung verschoben werden. Für die notwendigen Erweiterungen waren grosse Auffüllungen erforderlich, um die Bahnhofhorizontale in westlicher Richtung zu verlängern und den Niveauübergang des Tiergartenweges in eine Unterführung umzubauen.*» Der Errichtung eines Zwischenperrons für die Aufnahme der EB-Züge beim Stationsgebäude und dem Bau einer Lokdrehscheibe musste das Salzmagazin weichen; es wurde in die Gegend des heutigen Nebenbahnhofes versetzt und in den Besitz des Staates überführt. Die ersten planmässigen Züge der Emmentalbahn verliessen den Centralbahnhof von Burgdorf am 26. Mai 1875 Richtung Solothurn bzw. am 12. Mai 1881 nach Langnau. Auf die Geschichte dieser Bahnunternehmung in unserer Gemeinde wird an anderer Stelle noch hingewiesen. Burgdorf war zum Eisenbahnknotenpunkt aufgerückt, was naturgemäss Mehrverkehr auslöste. Die Bahnhofsanlage mit nunmehr vier einmündenden Normalspurstrecken, ursprünglich als reichlich bemessen betrachtet, erwies sich als unzureichend. Sie musste nach

und nach aus- und umgebaut und der Betrieb nach revidierten Reglementen und der vom Bundesrat am 7. September 1874 erlassenen und auf den 1. April 1875 in Kraft gesetzten Signalordnung geführt werden. Drei von 28 Paragraphen umschrieben Signale, die sich an das reisende Publikum für ein geordnetes und ungefährliches Besteigen der Züge richteten: *Zum Einstiegen: Glockensignal und wiederholtes Rufen zum Einstiegen in welche Richtung in den Wartesälen und auf dem Hausperron.*

Zum Abfahren: Drei Doppelschläge mit der Bahnhofglocke.

Verspätete Züge von mehr als 15 Minuten sind durch Anschlag in den Wartesälen bekannt zu machen.

Mitte der Siebzigerjahre fanden Verhandlungen statt zwischen der Stadt und dem SCB-Directorium wegen der Lage eines zu erstellenden Trottoirs, ob südlich oder nördlich des Aufnahmegebäudes, und seitens der Stadt wurde ein Gesuch gestellt um Kostenbeteiligung an die projektierte Hydrantenleitung ins Bahnhofquartier.

Im Jahre 1879 erliess die Centralbahn eine «Instruktion betr. die Beheizung der Personenwagen». Nachstehend einige aufschlussreiche Einblicke in einen längst entchwundenen Teilbereich der Betriebsorganisation aus der Zeit, wo durchgehende Dampfheizungen noch unbekannt und die Wagen, je nach Klasse, nur teilweise mit Öfen ausgerüstet waren. *«Geheizt wird falls 6 Uhr früh die Temperatur bis auf +2° Ré gesunken ist. / Zuerst wird klein gespaltenes Holz im Ofen angezündet, dann einige Holzklötze und schliesslich kleine Stücke zerschlagener Coacs aufgelegt. Die Temperatur soll bei Abgang mindestens 8° Wärme betragen / Der Unterhalt des Feuers während der Fahrt obliegt dem Conducteur, der sich auch zu vergewissern hat, ob genügend Brennmaterial und das Feuerwerkzeug vorhanden ist.»* Das Reglement gibt auch Auskunft über die Handhabung der Fusswärmer, die in Wagen ohne Heizeinrichtung und in der ersten Klasse als Zusatz abgegeben wurden. Reisen zur Winterzeit war nicht eitel Vergnügen! Dampfheizungen kamen erst gegen 1890 nach und nach in Gebrauch. Die Achtziger- und Neunzigerjahre des 19. Jahrhunderts zeichneten sich durch kontinuierlichen Verkehrszuwachs aus. Brücken und Oberbau genügten den steigenden Gewichten der leistungsfähigeren Lokomotiven nicht mehr. Die Erweiterung und teilweise Anpassung der Anlagen kam in Gang:

Umbau der Emmebrücke durch die Hauptwerkstätte der SCB Olten, unter vorübergehender Benützung einer Notbrücke aus Holz! Ersatz der hölzernen Langschwellen durch eiserne. Das Technische Inspektorat (heute Eidg.

Amt für Verkehr) hätte lieber eine neue Brücke zum Zeitpunkt des allfälligen späteren Ausbaus auf Doppelspur gesehen. Die Kosten waren auf 72 000 Franken veranschlagt; der Umbau auf ca. 45 000 Franken inkl. Notbrücke budgetiert. Die SCB gab der billigeren Variante den Vorzug.

Umändern der Blechbrücke über den Tiergartenweg, wobei der Gemeinderat verlangte, dass die Durchfahrtshöhe von 3,3 m nicht verringert werden dürfe.

Im Streckenabschnitt gegen Lyssach kamen 700 eiserne Schwellen zum Einbau.

Ersatz der schwer zu bedienenden Schiebeschranke durch eisernen Schlagbaum am Niveauübergang Kirchbergstrasse.

Zum Regenschutz der Reisenden erhielt der Hauptperron das längst ersehnte Dach.

Vergrösserung des Wartesaales III. Cl. zu Lasten des Saales II. Cl. und Schaffung eines Raumes für den «Portier».

Aufstellen eines «Wasserkrans» zur Betankung des Lokomotivtenders während des Zughaltes mit Einspeisung von der städtischen Hydrantenleitung.

Grössere Reparaturarbeiten am Gyrisbergtunnel.

Die Firma Gribi errichtete für 9000 Franken ein Postumladegebäude im Chaletstil als Anbau am Nebengebäude westlich des Aufnahmegebäudes.

Weitere Gleisanschliesser liessen sich im Bahnhofareal nieder, was nach neuen Gleisverbindungen rief und die Aufsichtsbehörde (Eisenbahn- und Postdepartement) veranlasste, aus Betriebssicherheitsgründen die Aufstellung von Deckungssignalen zu verlangen.

1888 war ein Jahr reger Ausbau- und Modernisierungsarbeiten, sowohl für betriebliche Belange als auch für die Steigerung des Komfortes für die Bahnbenutzer. Die «Commission des Technischen Vereins der Schweizerbahnen» holte, mit dem EB-Direktor Dinkelmann als Präsidenten, auf Verlangen des Eidg. Eisenbahndepartementes Vorschläge und Offerten bei deutschen Stellwerkfirmen ein. In der Folge wurde die Station Burgdorf mit einer mechanischen (andere gab es selbstverständlich nicht) Centralstellwerk-anlage Fabrikat Schnabel und Henning, Bruchsal, ausgerüstet. Neben dem

Befehls- oder Vorstandsstellwerk kamen zwei Weichenstellbuden im Gleisfeld zur Aufstellung. Auf allen Zulaufstrecken wurde je ein Klappscheibensignal als Einfahrtsignal montiert. Die Signale und zentral zu bedienenden Weichen wurden durch Drahtzug bewegt. Die Züge wurden neu durch elektrische Läutewerke mit Induktorenbetrieb vorgemeldet und der Bahn-telegraf eingeführt. Um im bestehenden Aufnahmegebäude Platz zu schaffen für zweckmässige Vergrösserung von Kassen- und Gepäcklokal, wurde auf dessen Ostseite ein kleiner steinerner Neubau zur Aufnahme des Vorstandsbüros, des Stationsbüros, neu des Telegrafenbüros, der Schriftenkontrolle, eines Raumes für das Zugspersonal und eines Archivraumes errichtet. Vor diesem im Freien auf dem Hauptperron fand das Vorstands-Befehlsstellwerk Platz, gegen die Witterung mit einem kleinen Perrondach versehen.

Güterexpedient Mühlethaler beantragte die Vergrösserung des Güterschuppens und des Güterbüros sowie den Einbau eines Arbeitslokales im 1. Stock der Güterexpedition, was bewilligt wurde.

Nach den erfolgten Umbauten gab der Einwohnergemeinderat gegenüber der Kant. Eisenbahndirektion seinem Unmut Ausdruck, dass entgegen den Zusagen der Centralbahn die Bauvorhaben nur teilweise nach Absprache verwirklicht wurden, die Verbindung vom Haupt- zum Zwischenperron nicht überdacht worden sei. Zudem sei dessen Länge viel zu kurz. Wörtlich: «*Wir verlangen hier in Burgdorf absolut keine luxuriösen Bauten, sondern nur solche, die die Passagiere vor Unwetter schützen*». Die SCB sei zu verpflichten, die unterwegens gebliebenen Arbeiten nachzuholen.

Den Wirten Dällenbach und Guggisberg wurde auf ihr Gesuch hin bewilligt, anstelle des bisherigen Glockenzuges ein elektrisches Läutewerk in Verbindung zum Bahnhof zu installieren, das ermöglichte in ihren Restaurants die bevorstehende Abfahrt der Züge anzuseigen, gegen je eine jährliche «*Recognitionsgebühr*» von Fr. 10.–vorschüssig per 1. Januar fällig; die Bahnverwaltung lehnte ausdrücklich die Verantwortung ab, falls zu spät oder überhaupt nicht abgeläutet werden sollte!

Die Gemeinde beabsichtigte beim Bahnhof zwei Gaskandelaber aufzustellen; die Centralbahn gab die Einwilligung und war sogar bereit, ihrerseits die Gasbeleuchtung in Aufnahmegebäude und Güterschuppen zu installieren, ferner im Freien bzw. an Gebäudefassaden Consollaternen oder Hängelaternen, total ca. vier Dutzend Lampen, zu montieren.



Ursprüngliches Aufnahmegebäude, von der Bahnseite her gesehen: Auf dem Hausperron, vor dem kleinen Dienstgebäude, ist das mechanische Vorstandsstellwerk auszumachen (Foto um 1900)



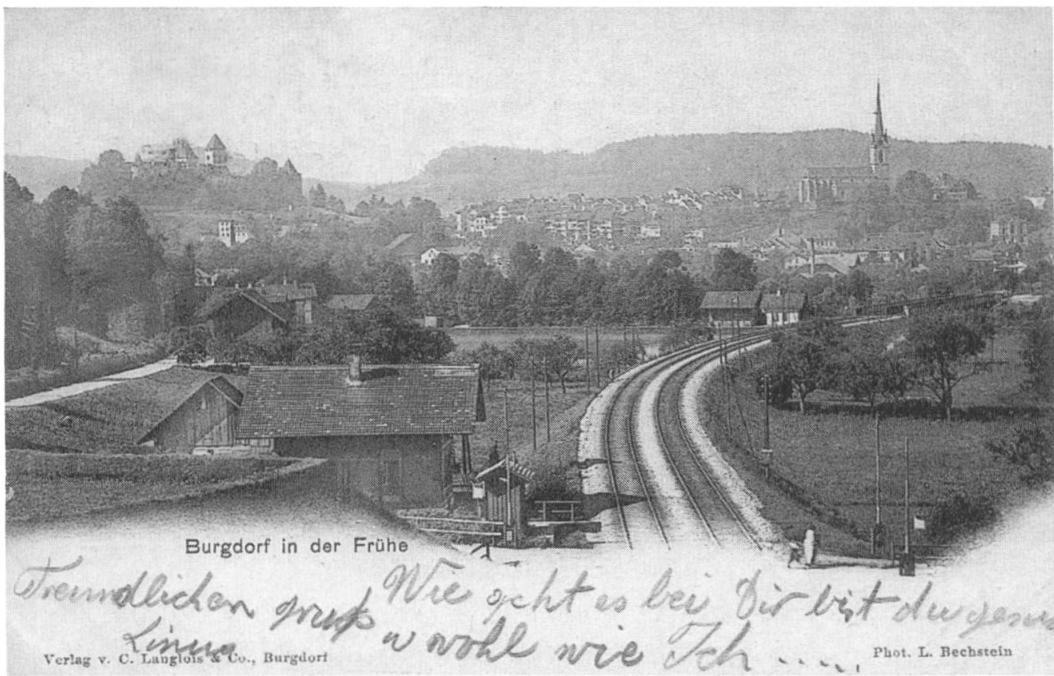
BTB-Stationsgebäude im Laubsägelstil der Jahrhundertwende samt Hinweistafel auf dem Perrondach, die neue Technik betreffend: «Elektr. Bahn Burgdorf–Thun»

Der Umbau der WC-Anlage mit Einführung der Wasserspülung wurde als grosser Fortschritt gewertet!

Erste Bemühungen, bei Streckenkilometer 83 die auf dem ursprünglichen Hochwasserdamm angelegte Quartierstrasse (die heutige Dammstrasse) à Niveau über die Bahn zu führen, wurden von der SCB aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Schliesslich stimmte das Directorium einer bedienten Schranke zu, die während den verkehrsschwächeren Zeiten vom Posten Kirchbergstrasse östlich des Bahnhofes bedient wurde. Der Bau eines Lokals und Magazins für den Bahndienst erfolgte an der Tiergartenstrasse.

Der Fahrtenplan für 1880 wies noch immer ein bescheidenes Angebot an Reisemöglichkeiten auf. In den Richtungen Bern und Olten liefen ab unserer Station zusammen vier Schnellzüge aus, dazu sechs Personen- und zwei «gemischte» Züge, zusätzlich zwei Güter- und drei bis vier fakultative Züge. Endlich, mit dem Winterfahrplan 1886, kam das Nachzugspaar mit Personen- und Postbeförderung als Schnellzug mit Halt in Burgdorf zustande. Damit fand ein 25-jähriger Kampf um die Führung eines Nachzuges ein Ende. Schon 1862 hatte sich die Bundesversammlung mit der Einführung von Nachzügen befasst, denn die Bahnverwaltungen führten ihre Züge zur damaligen Zeit nur vom Morgengrauen bis um 10 Uhr abends. Daraus ergab sich, dass die Reisenden ihr Reiseziel mit der Bahn teilweise später erreichten als früher mit der Postkutsche, was besonders auch für den Transport der Postsachen nachteilig war. Um 1890 war noch die Zeit, als bei uns alle Züge Halt machten: für Reisende pro Richtung drei Schnell- und sechs Personenzüge. Bald löste in den Wagen der Schnellzüge versuchsweise die elektrische Beleuchtung die Gas- oder die noch ältere Petroleumbeleuchtung ab. Die neuesten Wagen waren mit Dampfheizung ausgerüstet, was einer wesentlichen Komfortsteigerung gleichkam.

Ab 1894 erfolgte der Ausbau der Strecke von Herzogenbuchsee nach Zollikofen auf Doppelspur. Für die 32 km lange Bahnstrecke lautete der Kostenvoranschlag 1530 000 Franken. Davon entfielen auf die Station Burgdorf 85 000 Franken. Im Wesentlichen waren Stützmauern im Gebiet Tiergarten zu errichten und bestehende Gleise zu verschieben und neu anzulegen. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten stellte der Gemeinderat an das Directorium der Centralbahn das Gesuch, es möge eine Personenunterführung zu den Zügen der EB gebaut werden, da das Überschreiten der zwei Hauptgleise mit grossen Gefahren verbunden sei. Die EB unterstützte



Blick vom Tunnel-Westportal auf den in den Dreissigerjahren aufgehobenen Niveau-Übergang des Gyrisbergweges, die Emmebrücke ist im Hintergrund zu sehen
(Postkarte um 1900)



Ein Schnellzug fährt Richtung Olten über die von 1856 stammende, eiserne Gitterbrücke. Erkennbar ist davor die für die Doppelspur 1895 in ähnlicher Art gebaute zweite Brücke (Postkarte um 1910)

dieses Begehren, dem in der Folge stattgegeben wurde. Es entstand der bei späteren Bahnhofausbauten wesentlich verlängerte Fussgängerdurchgang beim heutigen Verkehrsbüro. Eine zweite eiserne Brücke über die Emme musste errichtet, der Übergang über die Kleine Emme im Einungerquartier angepasst, die Dammschüttungen und Einschnitte auf freier Strecke verbreitert werden. Die Inbetriebnahme der zweiten Spur erfolgte am 1. Juni 1896.

Betriebsunfälle waren bis in die Neunzigerjahre eher selten und beschränkten sich ausschliesslich auf Sachschäden. Eine Häufung schwerer Personenunglücke war Mitte der Neunzigerjahre zu verzeichnen. Auf dem Anschlussgleis zur Firma Schafroth verlor Andreas Bannwart das Leben. Dem Unglücklichen wurde der Brustkasten eingedrückt; den Unfallhergang will niemand gesehen haben. Frau Louise von Gunten wurde vom einfahrenden Zug überfahren, als sie sich zum EB-Zug begeben wollte. Dem Lehrling Wilhelm Schmutz mussten beide Beine im Krankenhaus Burgdorf amputiert werden, weil er trotz Mahnrufen auf den abfahrenden Zug aufsprang und dabei verunglückte. Östlich vom Tunnel wurde Lohnarbeiter Jakob Rutsch beim Kontrollgang vom Nachtzug überfahren.

Die Verstaatlichung und Elektrifikation der schweizerischen Hauptbahnen

Die Jahre nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 waren in der Schweiz durch ein eigentliches Eisenbahn-Baufieber gekennzeichnet, nachdem schon ab den Fünfzigerjahren eine eifrige Bautätigkeit herrschte. Rückschläge liessen nicht auf sich warten, und das schweizerische Eisenbahnwesen geriet in einen latenten Krisenzustand. Die wachsende Abhängigkeit der Bahngesellschaften von ausländischem Kapital hatten den Ruf «*die Schweizerbahnen dem Schweizervolk*» entstehen lassen. Es reifte der Gedanke, wenigstens die Hauptbahnen, nicht zuletzt auch aus strategischen Gründen, ins Staatseigentum zu überführen. Durch besondere Gesetze von 1872, 1874 und 1883 wurde die Verstaatlichung vorbereitet und in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 dem Vorhaben zugestimmt. Als erste der grossen Bahngesellschaften ging die Centralbahn mit Aktiven und Passiven auf den 1. Januar 1901 in den Besitz des Bundes über. Am 5. März 1901 tagte der Verwaltungsrat der SCB, dem der Burgdorfer alt National-

rat Andreas Schmid seit 30 Jahren angehörte, letztmals, und die Generalversammlung vom 22. März 1901 beschloss die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft. Am 1. Juli des gleichen Jahres nahm die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) die Tätigkeit auf. Am 1. Januar 1902 fuhr der erste Bundesbahnzug in Burgdorf ein.

Bis zum Ausbruch des Weltkrieges 1914/18 änderte sich im Bahnhof Burgdorf wenig, abgesehen von dem noch durch die SCB eingeleiteten Stellwerkausbau. Es gelangten als Einfahrtsignale aus allen Richtungen Flügelsignale, sogenannte Semaphore, zur Aufstellung, kombiniert mit Klappscheibenvorsignalen bzw. einem Tunnelsignal aus der Richtung Wynigen. Signale und Weichen wurden gegenseitig durch Verriegelung in Abhängigkeit gebracht. Burgdorf wurde Bahnmeisterbezirk, umfassend die Strecke Herzogenbuchsee bis Schönbühl. An Jahresgehalt bezogen der Bahnmeister 4200 Franken, der Tunnelwärter 2500 Franken und die Barrierenwärter je 624 bis 650 Franken. Von sechs Schnellzügen pro Richtung fuhr erstmals einer in Burgdorf durch, dem auch erstmals ein «Restaurationswagen» beigestellt war.

Die im Ersten Weltkrieg eingetretene katastrophale Verknappung und Teuerung der Lokomotivkohle zwang zu starken Fahrplaneinschränkungen, die sogar zu sonntäglichen Betriebseinstellungen führten. Diese volkswirtschaftlich schwierigen Verhältnisse schufen günstige Voraussetzungen für die rasche Elektrifizierung des Bundesbahn-Hauptnetzes. Diese Umstände führten im Jahre 1918 zur Aufstellung eines die Elektrifizierung des ganzen SBB-Netzes umfassenden Programms, nachdem die technischen Voraussetzungen auf Grund von Studien seit der Jahrhundertwende weitgehend festgelegt waren. Als Traktionssystem wurde Einphasenwechselstrom mit einer Fahr drahtspannung von 15 000 Volt bei $16\frac{2}{3}$ Perioden bestimmt. Die benötigte elektrische Energie sei in bahneigenen Wasserkraftwerken zu erzeugen und über die Hochspannungsleitungen an die Bahnstrom-Unterwerke zu verteilen.

Der Eisenbahnknoten Burgdorf wurde als Standort eines Unterwerkes für die Versorgung der hier durchführenden Linie zwischen Zollikofen und Bützberg bestimmt, dem dann später auch die Abgabe von Fahrleitungsspannung für die Strecken des späteren RM-Netzes und Gümligen-Schüpfheim übertragen wurde. Die Freiluftschanlage mit Dienst- und Wohnhaus für das Wärterpersonal, nebst Schuppen für das Material des Leitungsunterhalts, kam zwischen die in den Bahnhof einmündenden Strecken aus Lyss-

ach und Kirchberg zur Aufstellung. Die Einspeisung der Primärenergie erfolgte durch eine Stichleitung ab dem Hauptunterwerk Kerzers, das an der Höchstspannungsübertragungsleitung West-Ostschweiz liegt. Dem grösseren Achsdruck der Elektroloks wegen musste die bestehende Brücke durch eine neue, stützenlose, genietete Stahlkonstruktion mit einer Spannweite von 57 m ersetzt werden. Das neben der alten Emmebrücke flussaufwärts erstellte Bauwerk wurde in zwei Nächten in die definitive Lage eingeschoben. Um im Tunnel die für die Fahrleitung benötigte Höhe zu gewinnen, senkte man die Tunnelsohle um 40 cm ab. Am 25. November 1925 erfolgte die Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Aarburg und Bern-Wylerfeld. Er wickelte sich auf unserer Linie von Anfang an glatt und ohne grössere Störungen ab. Die elektrische Führung der Züge wurde von allen Reisenden der Komfortsteigerung dank elektrischer Wagenbeleuchtung und Heizung, der rauchlosen Fahrt und der Fahrzeitverkürzungen wegen sehr geschätzt.

Die letzten 75 Jahre

Im Gegensatz zur nunmehr auf den neuesten Stand der Technik gebrachten Traktionsart waren die örtlichen Bahnhof-Verhältnisse in keiner Weise mehr zeitgerecht, weder für die Abwicklung eines gesicherten Bahn- noch Personen- und Güterverkehrs. Mit einer Eingabe 1925 erinnerte der Gemeinderat die zuständige Kreisdirektion II in Luzern an die misslichen Verhältnisse auf dem damals verkehrsreichsten Bahnhof der Linie Olten-Bern mit regem Umsteigeverkehr, wobei sich nur dank der grossen Aufmerksamkeit des Personals schwere Unfälle vermeiden liessen. 1928 lag ein Gesamtprojekt mit Kostenvoranschlag vor. Es hatte leider den schwerwiegenden Nachteil, die Züge aus Richtung Steinhof weiter im Nebenbahnhof (auf den noch einzutreten sein wird) aus- und einfahren zu lassen, statt sie aus der Richtung Nordwest, parallel zur Solothurner-Linie, in den Bahnhof einzuführen. Diese Anordnung hätte allerdings die kostspielige Anlage einer Gleisüberwerfung über die SBB-Doppelspur im Choser erfordert. Eine allseitig befriedigende, grosszügige und weitsichtige Lösung der Bahnhoffrage kam vor allem wegen der herrschenden schweren Wirtschaftskrise der Dreissigerjahre und aus finanziellen Gründen nicht zu Stande. Der ausbrechende Zweite Weltkrieg brachte weitere Projektierungen ganz zum

Erliegen. Immerhin wurden etappenweise verschiedene Bauwerke und Neuerungen realisiert: Freiverladeplatz im Choser, Verlegung des Lorraine-Gyrisbergweges über den westlichen Tunnelkopf, was die Aufhebung des Niveau-Bahnüberganges vor dem Tunnel ermöglichte. Dringendstes und absolut notwendiges Erfordernis war die Aufhebung des Niveauüberganges der Kirchbergstrasse, in der Achse der Oberen Bahnhofstrasse liegend.

Es sei kurz auf die Planungsphase eingetreten: Die nördlich der Bahnhofausfahrt Richtung Wynigen gelegene, ausgedehnte, teilweise zufolge schlechten Geschäftsganges stillgelegte Fabrikliegenschaft Schafroth, ging in der Gemeindeabstimmung vom 27. September 1936 in städtischen Besitz über. Gleichzeitig wurden ein Alignementsplan und das Projekt für die Strassenunterführung mit dem neuen Strassenzug, wie sie heute noch bestehen, genehmigt. Im Kriegsjahr 1941 konnte die nach Plänen des Burgdorfer Bauingenieurs Max Schnyder gebaute Anlage dem Betrieb übergeben werden. 1942 wurde eine automatische Bahntelefonzentrale installiert. Das Jahr 1943 brachte die später ostwärts verlegte Personenunterführung zu den Perrons, und im selben Jahr erfolgte die Inbetriebnahme einer elektrischen Stellwerkanlage, was die Sicherheit bedeutend erhöhte, den Betrieb rationeller gestaltete und damit die Ablösung der mechanischen Signale durch Tageslichtsignale einleitete. Die mit Drahtzug bedienten Weichen erhielten elektromotorischen Antrieb. Dem wachsenden Verkehr waren die bestehenden Anlagen neuerdings nicht gewachsen. Deshalb wurden anfangs der Fünfzigerjahre die Gleis- und Perronanlagen gründlich umgestaltet. Gleis 1 wurde zum Überholungsgleis, und die Abfahrt der Züge nach Bern erfolgte neu ab Perron 2, wie auch in Richtung Olten. Für die Richtung Solothurn wurde Perron 3 geschaffen. In den Jahren 1951–1954 arbeitete das Hochbaubüro des Kreises II verschiedene Projekte für das Aufnahmegeräude aus. Es reifte schliesslich 1954 ein Projekt heran, das sowohl den Bedürfnissen der SBB als auch weitgehend den Wünschen unserer Stadt gerecht wurde. Damit war endlich der Ersatz des alten, aus dem Jahre 1857 stammenden, baufällig gewordenen und völlig veralteten Aufnahmegeräudes in greifbare Nähe gerückt. Studien hatten rasch ergeben, dass ein Umbau des bestehenden Gebäudes ausser Betracht fiel. Anlässlich der Gemeindeabstimmung vom 2. Mai 1954 bewilligten die Stimmbürger mit überwältigendem Mehr einen Beitrag von 325 000 Franken an die Baukosten im Gesamtbetrag von 1 600 000 Franken. Im Frühjahr 1955 begannen die Bauarbeiten mit dem Abbruch der alten Anlagen und bereits

im März 1957 war der Neubau fertiggestellt. Im Erdgeschoss waren die üblichen Betriebsräume und das Auskunftsbüro untergebracht. Hervorzuheben ist, dass die Einnehmerei erstmals auf dem Netz der SBB die Billettkästen durch zwei Billettdruckmaschinen ersetzte. In die beiden Obergeschosse kamen drei 4-Zimmer-Wohnungen, ein Konferenzsaal und die Büros für den Bahnmeister zu liegen. In zwei eingeschossigen Nebengebäuden wurden zur Hauptsache Postumlad, WC-Anlagen, Wartsaal und Kiosk untergebracht.

Als nächstes grösseres Bauvorhaben stand die Rekonstruktion des Gyrisberg-Tunnels an. Der Hauptgrund für die Erneuerungsarbeiten lag im schlechten Zustand der Tunnelauskleidung der ca. 340 m langen zentralen Partie des Bauwerkes, zurückzuführen auf die Verwendung ungeeigneter Tunnelbaumaterialien und schlechte Vermauerungstechnik. Witterungseinflüsse und Rauchgase zur Zeit des Dampfbetriebes hatten das ihre beigetragen. Bei vorübergehendem Einspurbetrieb verliefen die Arbeiten 1971/73 unfallfrei.

Zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hatte der Verwaltungsrat der SBB 1985 einen ausserordentlichen Investitionsplan von total 870 Mio. Franken gutgeheissen, die für bauliche Massnahmen und verbessertes Rollmaterial vorgesehen waren. Davon wurde für Burgdorf ein Kredit von 10 Mio. Franken gesprochen, der durch die Gemeinde Burgdorf und die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn noch um je 1,5 Mio. Franken erhöht wurde. Damit hat man vom Mai 1989 bis Oktober 1990 die Bahnhofsanlage im Personenbereich auf den heutigen Ausbaustand gebracht, was im wesentlichen heisst:

Aufnahmegebäude: Installation von elektronischen Schaltergeräten / Einbau einer Auskunft, heute ergänzt zu einem Reisebüro / Klimatisierung von Einnehmerei und Auskunft / Um- und Einbauten von Sekretariat, Fahrdienst- und Vorstandsbüro.

Nebengebäude: Bahnhofbuchhandlung und Expressbuffet.

Bahnhofvorplatz: Teilweise Überdachung mit gedeckter Verbindung zum Nebenbahnhof.

Zwischenperron: Zugang durch neue Personenunterführung, durch Treppe und Rampe erschlossen, durchgehend bis zur Nordseite des Bahnareals. Die Lage und Geometrie bedingte eine Verlegung des Mühlebaches.

Der Perron für die Gleise 2 und 3 (Richtung Bern und Olten) wurde auf eine Länge von 250 m auf 55 cm über Schienenoberkante angehoben, damit wurde der Zugang zu den Wagen wesentlich komfortabler, und zwei heizbare Wartekabinen kamen zur Aufstellung. Zur Orientierung der Reisenden wurde eine elektronisch gesteuerte Zugabfahrtsanzeigeanlage installiert. Die Fahrleitungsanlage und viele andere technische Einrichtungen waren anzupassen.

Und wieder musste im Gyrisbergtunnel gebaut werden. Auf den Fahrplanwechsel 1997 wurden die IC-Züge Ostschweiz–Interlaken teilweise mit Doppelstockwagen ausgerüstet. Damit diese den Tunnel durchfahren können, war das Profil auszuweiten, was während den zwei Winterhalbjahren 1995/96 geschah. Der Verkehr rollte, jeweils signalmässig abgesichert, auf der einen oder anderen Spur. Die Bauarbeiten verliefen unfallfrei; ein Strasseneinbruch über dem Tunnel blieb glücklicherweise ohne ernste Folgen.

Nach der Aufnahme des elektrischen Betriebes verbesserte sich das Reisezugfahrplanangebot ab unserem Bahnhof erheblich, allerdings nahm auch die Zahl der durchfahrenden Schnellzüge (ohne Halt zwischen Bern und Olten bzw. Zürich) markant zu. Anfangs der Dreissigerjahre erschien die NZZ täglich in drei Ausgaben. Der Schreibende erinnert sich, auf seinem Schulweg jeweils beobachtet zu haben, wie ein Beamter aus dem geöffneten Bahnpostwagen des durchfahrenden 2-Uhr-Schnellzuges einen Postsack mit der dringenden Zürcher-Post warf, wo er von einem hiesigen Pösterler behändigt wurde. Massive Einschränkungen im Zugsverkehr waren zu gewissen Zeiten während des Zweiten Weltkrieges zu verzeichnen: Zwischen Bern und Olten verkehrten nur 13 Zugspaare, davon sechs Schnellzüge, die alle Burgdorf bedienten, und ein zusätzlicher Personenzug Burgdorf–Bern retour. Der Speisewagendienst war eingestellt. Der Reisezugfahrplan erfuhr im Laufe der Nachkriegsjahre eine Verdichtung mit steigender Tendenz aufenthaltloser Züge zwischen Zürich bzw. Olten und Bern. Die städtische Verkehrskommission führte in diesen Jahren einen wenig erfolgreichen Kampf um zusätzliche Halte. Seit der Einführung des neuen Reisezugkonzeptes, hervorgegangen aus dem «Taktfahrplan», wird Burgdorf von allen Zugskategorien ausser den IC-Zügen bedient. Wegefallen sind die früheren Personenzüge; an deren Stelle ist die «S-Bahn-Bern» getreten, die 138 Stationen miteinander verbindet. Burgdorf liegt an der Linie 4: Bern-Bümpliz Nord – Bern HB – Burgdorf – Langnau.

Erwähnenswert ist die grosse Verbesserung des Rollmaterials seit Kriegsende 1945. Damals waren die Personenzüge noch ausschliesslich mit 2- oder 3-achsigen Wagen mit offener Einstiegplattform im Gebrauch, Fahreigenschaft, innere Ausstattung und Beleuchtung noch recht spartanisch. Nach und nach kamen 4-achsige Drehgestellwagen auf und verdrängten die eben beschriebenen Fahrzeuge. Das neue Rollmaterial wurde in grossen, einheitlichen Serien, mit der Bezeichnung EW 1, 2, 3 und 4 (Einheitswagen) beschafft. Die EW 4 sind hauptsächlich zur Formation von Intercity-Zügen reserviert, so dass wir ab oder nach Burgdorf diese eleganten und sehr komfortablen Wagen kaum benutzen können. Dasselbe gilt für die seit kurzer Zeit in Betrieb genommenen Doppelstockwagen. Zu diesem Abschnitt wäre noch viel zu berichten, doch es würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

Die Bahnanlagen des Regionalverkehrs Mittelland in Burgdorf

Die in die SCB-Linie über Burgdorf gesetzten Erwartungen gingen weitgehend in Erfüllung. Man strebte daher schon bald einen Schienenstrang nach Solothurn und Langnau an, wo sich Anschlüsse in Richtung West- und Zentralschweiz anboten. Dr. W. Gallati schrieb dazu in «Burgdorf, Geschichte und Gegenwart» (Einwohnergemeinde Burgdorf, 1972): «Das 1864 zur Verwirklichung dieses Planes gegründete Komitee konnte der grossen Feuersbrunst wegen, die 1865 die Stadt heimsuchte, und infolge des deutsch-französischen Krieges mit den Vorarbeiten erst 1872 beginnen. Nach der Erteilung der Konzession, der Konstituierung der Gesellschaft der Emmentalbahn, erfolgte die Eröffnung am 25. Mai 1875.» Über die mit verschiedenen Schwierigkeiten verbundene Einführung in die Centralbahnstation Burgdorf ist an früherer Stelle schon berichtet worden und auch, dass schon Anbindungsmöglichkeiten für die Langnauerlinie studiert wurden. Schloss-, Altstadt-, Kirchen- und Gsteighügel bilden eine geografische Barriere zum Emmental, die von dieser Bahnlinie zu umgehen war. Die eine Variante sah vor, dass die projektierte Bahn dem Centralbahnhörper bis östlich vor die SCB-Brücke über die kleine Emme folgt, um ab dort in einer 300-Meter-Radius-Kurve südöstliche Richtung einzuschlagen. In einem grossen Bogen, hinter dem Schützenhaus, den Schachenwald tangierend, sollte die Ebene des Einschlages und weiter in südlicher Richtung Oberburg erreicht werden. Unten an der Rütschelengasse war eine Haltestelle für den

Personenverkehr vorgesehen. Dieses Trassee hätte den grossen Vorteil einer direkten Linie Solothurn-Burgdorf-Langnau geboten. Ihm standen seitens der Burger- und Einwohnergemeinde und namentlich auch von Privaten fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Als sehr nachteilig für diese Trassierung wurde die nahe Emme angesehen mit der damals grossen Überschwemmungsgefahr und die Vielzahl von Bächen, die grösstenteils Wasserwerke spiesen und sich nicht verlegen liessen. Und schliesslich waren neben den vielen Bachquerungen auch die grosse Zahl von Strassen- und Wegübergängen mit vielen Inkovenienzen zu beachten. Der Expertenbericht der HH Ing. C. Dappeles und Ganguillet hält dazu fest: «*Fährt man auf der westlichen Seite des Bahnhofes mit der Linie ab – was zwar ein „Rebroussement“ für die Züge in der Richtung Solothurn–Langnau verursachen würde – schneidet man, sich links wendend, das Gsteigfeld, so kann man ohne Gegensteigung, bei der Bierbrauerei Steinhof in die Ebene gelangen und von da in gerader Richtung auf die Station Oberburg gehen. Diese Variante würde aber 270 m länger werden, als die ursprüngliche Richtung (unter dem Schloss durch) und einen Einschnitt in Kies- und Geröllboden (Gletscherschutt) von zirka 10 m Tiefe im Maximum erfordern. Man kann deshalb kaum erwarten, dass die Kosten geringer wären, als die der Linie um das Schloss. Aber ausser dem Vorteil, alle Schwierigkeiten und Inkovenienzen letzterer zu vermeiden, würde sie noch gestatten, das Steinhof-Etablissement (Bierbrauerei) mittels eines Gleises mit einem Bahnhof Steinhof zu verbinden.*» Schliesslich wurde die Linie über den Steinhof gewählt und damit für Burgdorf eine Kopfstation in Kauf genommen, was aus heutiger Sicht gesehen als betrieblich schwerer Nachteil gewertet werden muss. Die Anlagen des «Regionalverkehr Mittelland» RM sind praktisch getrennt durch den mit regem Verkehr belasteten SBB-Hauptstrang, was bahn-technisch einem Knick im Netz der RM gleichkommt. Diese Linienführung hatte zur Folge, dass die Gemeinde Hasle ihre Aktienzeichnung um die Hälfte, das heisst auf 25 000 Franken reduzierte. Sie hatte nämlich die Bedingung gestellt, dass die bereits erwähnte Haltestelle zuunterst an der Rütschelengasse errichtet werde! Die von den Brauereibesitzern im Steinhof anbegehrte Güterstation, wie auch eine Haltestelle für Personen, wurde von der Bahnverwaltung mit der Begründung, sie sei unrationell, abgelehnt.

Mit Datum vom 28. August 1879 erfolgte durch Ludwig Fankhauser, Rentier im Bleichegut an der Oberburgstrasse, Einsprache und Verwahrung gegen die «Steinhof-Variante» an den Gemeinderat zuhanden des

«H. Bundesrathes». Fankhauser bemängelte die im Bahnhof Burgdorf entstehende Spitzkehre und die durch die westliche Umfahrung des Gsteighügels um zirka einen Kilometer verlängerte Bahn. Zudem durchschneide sie das schönste, also teuerste Kulturland und Besitzungen und bringe eine Menge von Inkonvenienzen im Weg- und Bewässerungssystem. Seit hundert Jahren wohl erworbener Besitz dürfe nicht in «gewalttätiger Weise weggenommen werden». Schliesslich, nach längeren Verhandlungen zwischen der eidgenössischen Schätzungskommission und dem Exproprierten, konnte eine gütliche Einigung gefunden werden.

Nach erfolgreich verlaufener amtlicher Kollaudation der Bahnanlagen und -einrichtungen fand die Eröffnungsfahrt mit der bekränzten Lokomotive «Burgdorf» ab dem Bahnhof Burgdorf unter den Klängen der Harmoniemusik am 11. Mai 1881 statt. Ab dem 12. Mai 1881 verkehrten nun wie nach Solothurn fünf Zugspaare (im Winter vier). In der Generalversammlung der Aktionäre ist Burgdorf am 10. April 1897 als Sitz der Gesellschaft bestimmt worden. Anfangs Oktober des gleichen Jahres siedelte die Verwaltung von Solothurn nach Burgdorf über und mietete sich in einem Privathaus an der Hunyadigasse ein. Schon bald zeigte sich die Unzulänglichkeit dieser Einrichtung, weshalb die Errichtung eines eigenen Verwaltungsgebäudes am heutigen Standort beschlossen wurde. Das für 80 000 Franken vom Unternehmer J. Gribi in nächster Nähe des Bahnhofes aufgeführte Gebäude konnte im September 1882 bezogen werden, 1908 wurde ein Ergänzungsbau angefügt:

Der erste Haltepunkt zu dieser Zeit war Oberburg. Diese Station liegt vollumfänglich auf Gemeindegebiet von Burgdorf, deshalb sei sie in diese Arbeit einbezogen. Dem schon oft begegneten Unternehmer Gribi wurde der Hochbau auf Grund seines Kostenvoranschlages für 18 800 Franken und das freistehende Aborthäuschen für 800 Franken übertragen. Der Vertrag regelt wörtlich: «Gebäude für den Dienst der Reisenden und Güter, inkl. Trotoir (Perron), Rampe etc...». Verschiedene Erweiterungen, erstmals 1911 durch Legen eines vierten Durchgangsgleises und bauliche Verbesserungen am Aufnahmegebäude und dann vor allem laufende Verbesserungen nach dem Zweiten Weltkrieg, liessen diese Station zu einer zeitgemässen Anlage werden. Die wichtigsten Ausbauten in Kürze: 1920 neue Freiverladerampe und Brückenwaage von 40 t Tragkraft; 1955 Erweiterung der Gleisanlage im Südkopf; 1961 Anschlussgleis zum AMP im Lochbach mit neuem Emmeübergang in vorgespannter Betonkonstruktion. Auf der Brücke wurden Rillenschienen verlegt, so dass sie auch für Strassenfahr-

zeuge passierbar ist. 1979/80 erfolgte der Neubau des Aufnahmegebäudes, Umbau der gesamten Gleisanlage zur beidseitigen Anbindung der geplanten Doppelspur und schienenfreiem Zugang zu den Zügen. Das Stellwerk von 1940 wurde ersetzt durch ein Spurplanstellwerk «Integra-Domino 67». Die Anlage umfasst unter anderem 25 elektrisch angetriebene Weichen, 44 Zwergsignale, 19 Haupt- und zehn Vorsignale.

Schon in den Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts machten sich in Thun Bestrebungen geltend, die Verkehrsbeziehungen zum Emmental und zu Luzern zu verbessern; Burgdorf und der Oberaargau suchten einen direkteren Zugang zum Berner Oberland. Aber erst gegen Ende des Jahres 1896 gelang es, die Gesellschaft der Burgdorf-Thun-Bahn (BTB) nach längerer Zeit des Projektierens und anfänglich fehlgeschlagener Finanzierung zu gründen. Sie war die erste normalspurige Vollbahn in Europa mit elektrischer Traktion. Von Thun über Konolfingen und das Bigental fand sie in Hasle Anschluss an die EB, deren Gleise sie bis Burgdorf mitbenutzte. Als Stromsystem wählte man mangels Erfahrung und aus Sicherheitsgründen niedrig gespannten Drehstrom von 750 Volt und 40 Perioden. Dem System haftete der schwere Mangel an, zwei voneinander isolierte Fahrdrähte aufzuweisen, was besonders über den Weichen die Fahrleitungsanlage komplizierte. Das war mit ein Grund, dass die BTB ihren Anschluss in Burgdorf nicht im Centralbahn-Gemeinschaftsbahnhof herstellte, sondern eine bescheidene Gleisanlage mit vier einfachen Weichen und einer englischen, nördlich des Salzhauses und Alkohol-Depots, errichtete und ein eigenes schmuckes Aufnahmegebäude am Bahnhofvorplatz für den Personen- und Gepäckverkehr erbaute. Ein überdachter Perron in schönster Jugendstil-Architektur bot den Reisenden Wetterschutz. Für die ein- und ausfahrenden Güterzüge wurden einige Gleise in der Güteranlage mit der zweipoligen Fahrleitung ausgerüstet. Für die signalgesicherte Einfahrt vom EB-Streckengleis in die BTB- oder SCB-Anlage waren die Stellwerkanlage anzupassen und entsprechende Signale aufzustellen.

Am 19. Juli 1899 wurde der Betrieb feierlich eröffnet; das BTB-Bahnhöfli trug die Inschrift:

*«Strassen bauen – ist nicht schwer
Bahnen bauen – oftmals sehr!
Elektrisch bauen – noch viel mehr!»*

Am ersten Motorwagen des Eröffnungszuges war zu lesen:

*«Zwischen den Stangen,
Mit Drähten behangen,
Fliegt eilig zum Ziel,
Das Automobil!»*

(Automobil = damalige Bezeichnung für den elektrischen Triebwagen)

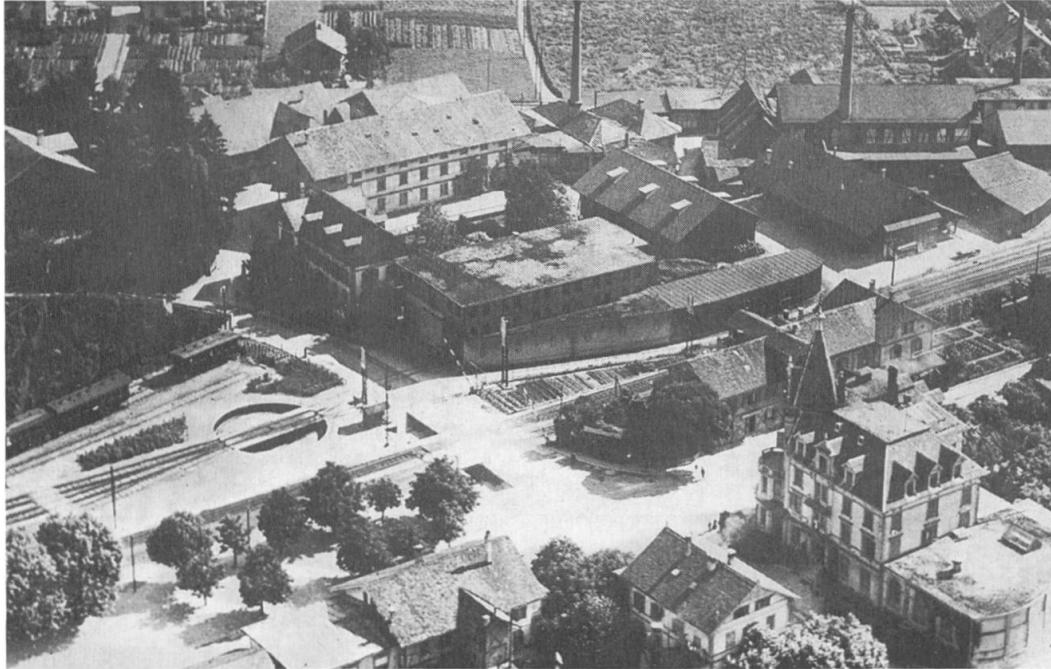
Als die Kohlenbeschaffung im Laufe des Ersten Weltkrieges immer schwieriger und kostspieliger wurde, dehnte man den elektrischen Betrieb unter Anwendung des gleichen Stromsystems von Hasle nach Langnau aus, unter Verwendung der BTB-Traktionsmittel, was dem Bahnhof Burgdorf BTB vermehrten Verkehr brachte und nach einem Ausbau der Gleisanlagen rief, der etappenweise erfolgte. Trotz verschiedener Umbauten genügten auch die Lokalitäten im «Laubsägeli»-Stationsgebäude nicht mehr; es drängte sich ein Neubau auf, der 1941/42 ausgeführt wurde. Gleichzeitig verschwand auch die reich verzierte, zum Bahnhöfli passende Perronhalle. Die Bedachung wurde durch eine zweckmässige, aber nüchternen Hetzerkonstruktion ersetzt. Der zweigeschossige Neubau bot nun ausreichend Platz für die Einnehmerei, das Gepäcklokal, die Zugspersonalzimmer und eine Dienstwohnung. Betriebliche und wirtschaftliche Gründe führten am 1. November 1968 zur Übergabe der bisherigen Billettausgabe an die Einnehmerei SBB. Und in der Folge wurde auch dieses Gebäude abgebrochen und ein fünfgeschossiges Geschäftshaus errichtet, das im November 1970 bezugsbereit war. Die Zugabfertigung erfolgte nunmehr unter Zuhilfenahme eines kleinen Stellwerkes vom Bahnhof SBB aus.

Das schon beim Bau der Langnauer-Linie geltend gemachte Begehren, betreffend Errichtung einer Haltestelle im Steinhof, kam nicht zur Ruhe. Am 31. August 1898 stellte der EG-Rat von Burgdorf, unter Hinweis auf die Eingabe von elf Gemeinderäten emmentalischer Ortschaften und einer Anzahl Handelsleuten, vorab F. Roth, Käsehändler in Burgdorf mit Käse-Lagerkellern an der Scheunenstrasse, das Gesuch, es möchte spätestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung der BTB, die Güter- und Personenabfertigung eingerichtet werden. Dem Begehren wurde schliesslich in der Weise entsprochen, dass man eine dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle «Steinhof» errichtete. Sie wurde im Sommer 1899 gebaut und

Burgdorf.



Das 1899 zur Betriebsaufnahme der BTB eröffnete Stationchen im Steinhof. Rechts das Parkhotel im Hofgut, einst Villa Schnell, heute Übergangsheim (Postkarte um 1910)



Niveau-Übergang der Kirchbergstrasse um 1920, links daneben die Drehscheibe zum Wenden der von Solothurn an kommenden Züge, vorne rechts das damalige Hotel Guggisberg, heute an dieser Stelle der «Kyburger» (Foto A. Käser)

am 1. Oktober des gleichen Jahres dem Betrieb übergeben. Das kleine Dienstgebäude musste 1920 durch ein Grösseres ersetzt werden. Bei diesem Anlass wurde ein schmucker Bau mit Dienstwohnung errichtet. Der Ausbau zur Vollstation verzögerte sich bis 1946, und erst 40 Jahre später konnte die wegen des Doppelspurausbau Burgdorf–Hasle völlig umgestaltete Gleisanlage in Betrieb gehen. Die Ziele dieses Ausbaues waren: Erneuerung der Sicherungsanlage mit Schaffung eines gleisfreien Zuganges zum Mittelperron. Die gleichzeitig geplante Aufhebung des Strassen-Niveauüberganges scheiterte leider an der verweigerten Finanzhilfe durch die öffentliche Hand. Die Betriebsräume sind heute zu einem Quartier-Café umstrukturiert worden; Güter- und Gepäckverkehr wurden gänzlich eingestellt.

An der Solothurnerlinie und in der Buchmatt entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte eine ausgedehnte Gleisanlage zur Bedienung einer grossen Zahl von Unternehmen. Erster Anschliesser war die Gemeinde Burgdorf für ihre neue «Gasanstalt». Im Gesuch der EB an das Eidg. Post- und Eisenbahn-departement in Bern steht unter anderem: *«Die zur Gaserzeugung notwendigen Kohlen werden gegenwärtig mit gewöhnlichen Karren vom Bahnhof in das alte Gaswerk geschafft, weshalb ein direkter Gleisanschluss an die EB ,ventiliert' und studiert wird.»* Dem Gesuch wurde entsprochen und das schon längst wieder stillgelegte und abgebrochene Gaswerk an das Streckengleis nach Solothurn angeschlossen. Ab Dezember 1906 erfolgte die Kohlenzufuhr per Bahn. In der Zwischenkriegszeit sind weitere Unternehmen an das stadteigene «Gaswerkgleis» angeschlossen worden, während zum Silo der Lagerhaus Buchmatt AG eine zweite, direkt aus dem Streckengleis in südwestlicher Richtung abzweigende Weiche eingebaut wurde. Ende der Kriegszeit setzte die Erschliessung dieses Gebietes durch Erstellen je eines Industrie-Stammgleises durch Dritte ab den vorerwähnten Anschlüssen «Gaswerk und Lagerhaus Buchmatt» ein; es entstanden die Gleisanlagen «Buchmatt und Neumatt» zur Bedienung von aus der Stadt ausgesiedelten oder neu zugezogenen Firmen. Die weit verzweigte Gleisanlage misst total rund 3,2 km Gleise und umfasst zirka 25 handbediente Weichen. Die aus dem Streckengleis abzweigenden Weichen sind selbstverständlich signalabhängig gesichert. Alle Gleise sind mit dem Fahrdräht überspannt, und eine bahneigene, elektrische Rangierlokomotive besorgt den Zustell-, Abhol- und Verschubdienst sowie die Abfertigung durch den RM. Seit 1961 ist beim Strassenübergang eine Perso-



Das etwas heruntergekommene SBB-Aufnahmegebäude mit Magazin und Postremise in den Vierzigerjahren. Rechts der zweite BTB-Bahnhof mit dem «Hetz»-Perrondach



Die elektrische Hebelstellwerkanlage von 1943 im Bahnhof SBB verbesserte die Betriebssicherheit. Sie wurde am alten Standort in einer Kabine errichtet (Foto-Service SBB, Aufnahme 8. 10. 1954)

nenhaltestelle eingerichtet. Wie schon im Steinhof scheiterte auch an dieser Stelle der Bau einer projektierten Strassenüberführung an den hohen Kosten.

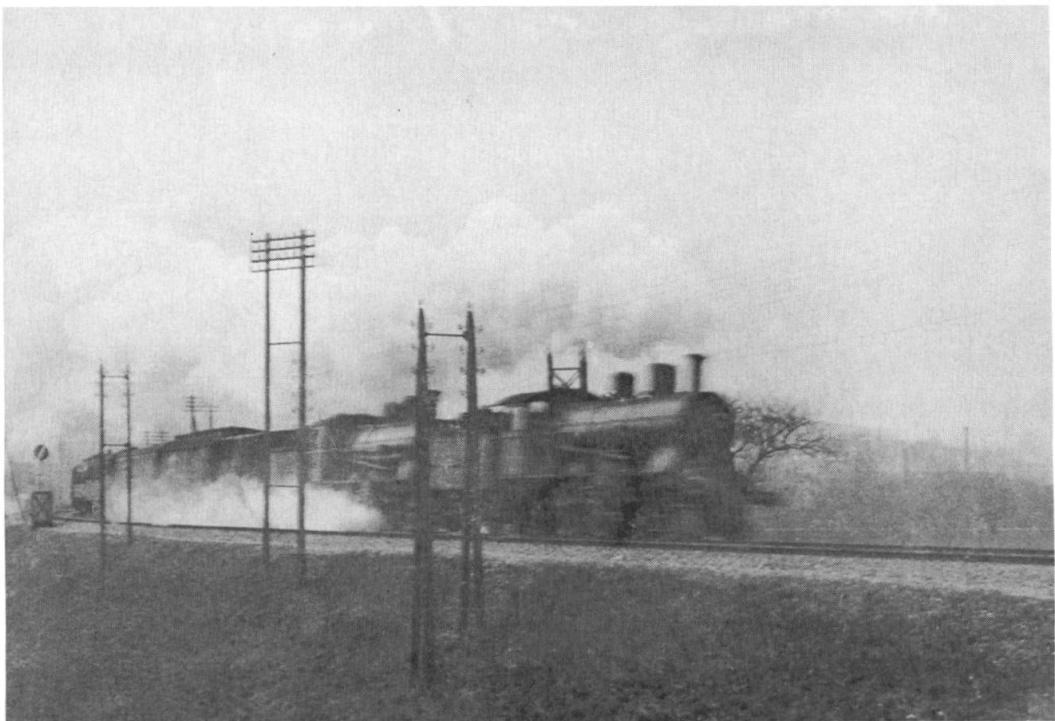
Der Beschluss, die SBB-Linie Bern–Luzern zu elektrifizieren, die in dem ihnen gehörenden Bahnhof Konolfingen die BTB kreuzt, stellte sie vor die Notwendigkeit, ihren Betrieb auf Einphasenwechselstrom 15 000 Volt, $16\frac{2}{3}$ Hz umzustellen und damit völlig zu modernisieren. Die EB, die zwischen Obermatt und Langnau dieselbe SBB-Strecke befährt und dort gleichfalls die Drehstromleitungen entfernen musste, hielt als betriebsführendes Unternehmen mit Direktor K. Braun an der Spitze nunmehr den Zeitpunkt für gekommen, sowohl ihre Strecke Burgdorf–Langnau als auch namentlich die Stammlinie Burgdorf–Solothurn vom Dampfbetrieb auf Einphasenwechselstrom umzustellen. Anfangs September 1932 wurde der elektrische Betrieb auf der Solothurnerlinie aufgenommen, und im Dezember des gleichen Jahres war die Umstellung der elektrischen Anlagen zwischen Burgdorf und Langnau beendet. Der Bahnhof Burgdorf war nun traktionsmäßig einheitlich nach dem SBB-Stromsystem ausgerüstet. Um der öffentlichen Privatbahn-Finanzhilfe teilhaftig zu werden, war die Fusion der BTB mit der seit ihrem Bestehen betriebsführenden Partnerbahn EB Voraussetzung. 1942 beschlossen beide Gesellschaften die Fusion zur Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn, rückwirkend auf den 1. Januar 1942. Schon im zweiten Jahr ihres Bestehens konnte die EBT ihre Betriebsgemeinschaft auf die Solothurn-Münster-Bahn wesentlich ausdehnen, nachdem in ihrer Nachbarschaft die Vereinigten Hettwil-Bahnen (VHB) durch eine weitere Fusion entstanden waren. Als gemeinsamer Direktionssitz und als Standort der zentralisierten Hauptwerkstätte wurde Burgdorf bestimmt. 55 Jahre hatte diese Betriebsgemeinschaft zur allseitigen Befriedigung Bestand. Dann beschlossen die Generalversammlungen der drei Gesellschaften, im Hinblick auf die total veränderten Verhältnisse in verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Hinsicht, den Zusammenschluss zur neuen Gesellschaft «Regionalverkehr Mittelland» RM per 1. Januar 1997, wobei der Sitz der Gesellschaft, der Direktion und des Zentrums der technischen Dienste in Burgdorf verblieben.

Zur Eröffnung der Solothurner Linie beschaffte die EB sechs zweiachsige Personenwagen mit total 325 Plätzen, wovon sechs Plätze für die ehemalige inzwischen abgeschaffte 1. Klasse, dazu ein Gepäck- und 34 verschiedene, offene und geschlossene Güterwagen sowie zwei dreiachsige Tenderlokomotiven. Die Wartung dieses Rollmaterials geschah anfänglich in

Biberist. Aber schon bald zügelte man mit der Werkstätte nach Burgdorf in einen einfachen, viergleisigen Holzbau, errichtet nördlich der SCB-Bahnhofanlage bei der Untern Säge. Der Lokomotiv- und Wagenpark musste im Laufe der Jahre erweitert werden. Damit verbunden war auch der zwingende Ausbau und die Modernisierung der Werkstätten. Ab 1890 wurden die Einrichtungen laufend ergänzt und verbessert. Als wesentlichste Objekte seien erwähnt: Einbau einer Schiebebühne, die 1931 durch eine von 15 m Länge ersetzt wurde. Aufstellen eines Laufkranes von 15 t Tragkraft. Erwähnenswert ist der 1912 in Betrieb genommene, markante Backsteinbau mit der Lokomotiv-Werkstätte. Zwischen 1949 und 1953 ersetzte man die hölzernen Bauten aus den Anfangsjahren durch eine Neukonstruktion. Schliesslich erwiesen sich die Unterhaltsanlagen wieder als zu eng, nicht zuletzt als Folge des durch die eingegangenen Betriebsgemeinschaften stark angewachsenen Arbeitsvolumens. In den Sechzigerjahren drängte sich deshalb ein erneuter Ausbau auf, da zufolge der engen Platzverhältnisse ein rationeller Reparaturdienst ausgeschlossen war. Genauere Untersuchungen ergaben, dass am bisherigen Standort die gewünschte Erweiterung und Modernisierung nicht möglich war. Gefunden wurde schliesslich ein geeignetes Terrain in der Gemeinde Burgdorf, beim Bahnhof Oberburg, wo sich eine in jeder Beziehung befriedigende und grosszügige, modernst konzipierte Werkstätte realisieren liess, die am 23. Mai 1977 nach zweijähriger Bauzeit in Betrieb ging und wie schon in Burgdorf der Wartung sämtlichen Rollmaterials der an der Betriebsgemeinschaft beteiligten Gesellschaften dient. Auf Gemeindegebiet Burgdorf liegen Richtung Hasle ungefähr 3,5 RM-Kilometer. Im Jahre 1900 verkehrten auf diesem Abschnitt täglich 33 Züge; 1970 waren es über 100 Züge und heute sind es 150 Kompositionen. Alle Verspätungen übertrugen sich ganz empfindlich auf die Gegenzüge. Die grosse Zugdichte verlangte gebieterisch nach einer Doppelspur. In drei Etappen konnte diese bis kurz vor den Bahnhof Burgdorf verwirklicht werden:

- 16. 12. 1970 Oberburg – Gemeindegrenze zu Hasle (Hasle-Rüegsau)
- 31. 10. 1989 Steinhof – Oberburg
- 26. 08. 1994 Steinhof – einstweilen nur bis Lerchenbühl (statt Bahnhof)

Im Zusammenhang mit dem Bau des zweiten Gleises wurde auch die Aufhebung der Hauptstrassen-Kreuzungen auf Gemeindegebiet geprüft. Leider scheiterten alle Projekte vorab an den hohen Kosten.



Richtung Olten fahrender Schnellzug beim Vorsignal im Gyrischachen (Foto um 1910)

Burgdorfs Eisenbahngeschichte ist mit der vorliegenden Arbeit, die sich hauptsächlich mit dem 19. Jahrhundert befasst, in keiner Weise erschöpfend behandelt. So könnten zum Beispiel Themen wie: *Nicht verwirklichte Projekte / Die Eisenbahn als Wirtschaftsfaktor / Bauliche Verbesserungen an bestehenden Anlagen* Gegenstand von späteren Bearbeitungen sein.

Der Autor dankt allen Einzelpersonen und Institutionen, die ihm einschlägige Archivalien und Bildvorlagen zur Verfügung gestellt haben.