

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2009)

Artikel: Warum Bären und Schützen der Eisenbahn weichen mussten
Autor: Neuhaus, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836409>

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](#)

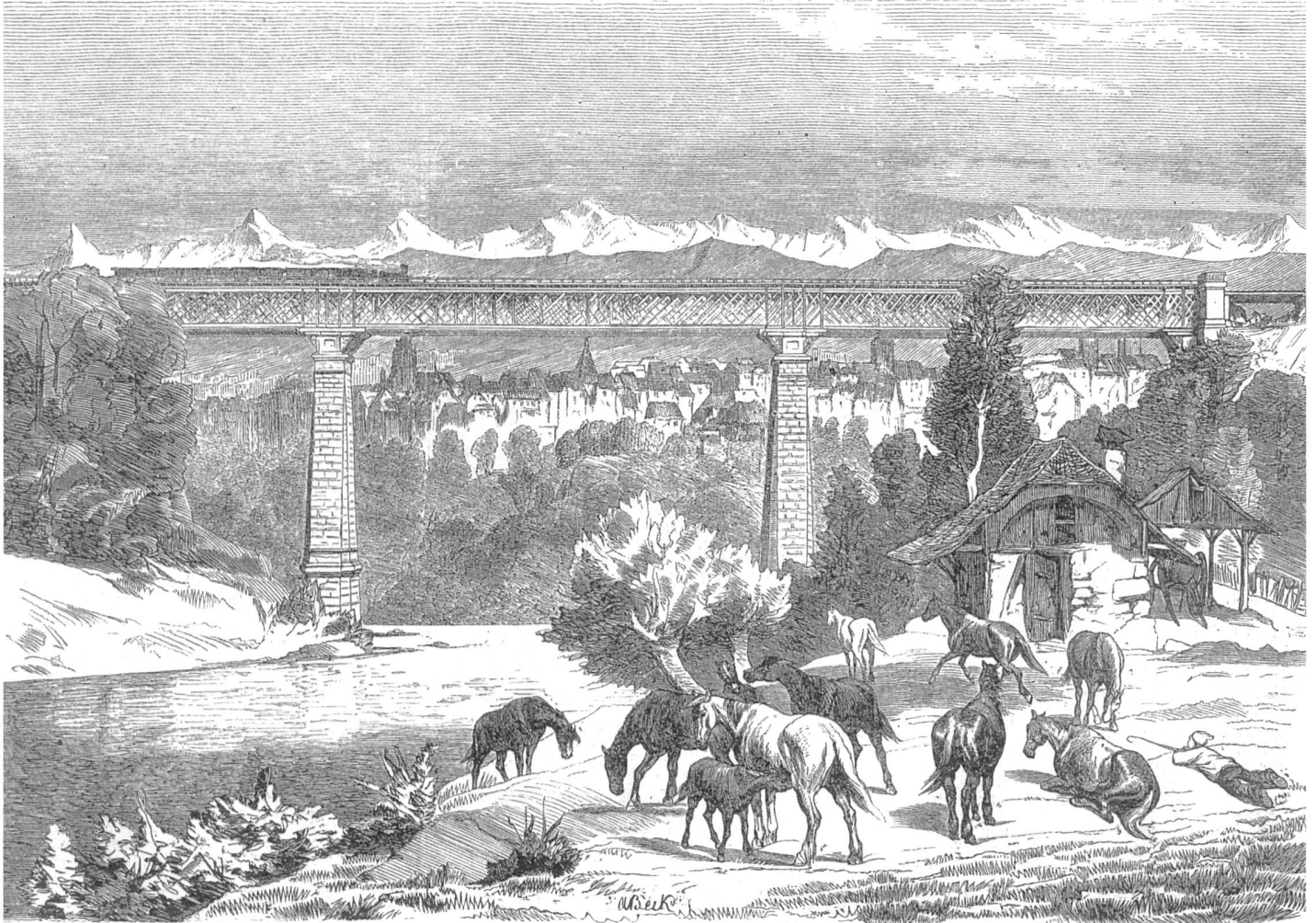
Terms of use

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: 18.02.2026

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

Warum Bären und Schützen der Eisenbahn weichen mussten



Wer heute in einem Intercity in Bern einfährt, würde sich wohl etwas wundern, wenn plötzlich Gewehrschüsse über den Zug hinwegpreschen würden – vor gut 150 Jahren wurde dies den damaligen Zugsreisenden aber ohne weiteres zugemutet.

Auf welche mühsame Art die Berner vor über 150 Jahren zu einem Bahnhof kamen, wurde in «Heimat heute 2007» ausführlich geschildert. Zunächst hatten sich die Bewohner von Bern mit einem ersten provisorischen Bahnhof im Wyler zu begnügen, wo vom 16. Juni 1857 an Züge der Schweizerischen Centralbahn (SCB) Richtung Herzogenbuchsee–Olten wegfuhr. Der bisherige tägliche Postkutschkurs zwischen Bern und Herzogenbuchsee, der für diese Strecke fast vier Stunden benötigt hatte, konnte durch fünf Züge pro Richtung ersetzt

werden. Diese benötigten für die Fahrt vom Wyler nach Herzogenbuchsee lediglich noch $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden. Zudem verfügten die Züge über direkte Wagen nach Aarau, Basel und Luzern; bei zwei Zügen war sogar die umsteigefreie Reise von Bern über Herzogenbuchsee nach Solothurn–Biel möglich. Bis aber auch Zürich ohne Umsteigen erreicht werden konnte, dauerte es noch knapp ein Jahr, da zunächst die Eröffnung des noch fehlenden Abschnitts zwischen Aarau und Brugg abgewartet werden musste. Am 15. Mai 1858 war es aber auch hier soweit. Nun konnten endlich die Versprechungen des SCB-Geschäftsberichts aus dem Jahr 1856 verwirklicht werden, nämlich «selbst die Hin- und Rückfahrt nach und von Zürich». Dies mag wohl damals eine ähnliche Wirkung gehabt haben wie die heutige Möglichkeit, mit dem TGV

Eben fährt ein Zug der Schweizerischen Centralbahn vor der imposanten Alpenkulisse über die «Rote Brücke».

(Infothek SBB Historic, Bern)

Der ab 1. Oktober 1857
geltende Fahrplan wies ab
Bern fünf Züge pro Richtung
auf; die Züge verkehrten
damals vom provisorischen
Bahnhof im Wyler aus.

12

Eisenbahnen.

Schweizerische Zentralbahn.

Fahrten vom 1. October an.

Aarau-Olten-Bern.									
	15	17	19	21	23	I.	II.	III.	
	M	M	M	A	A	fr.c	fr.c	fr.c	
aus Aarau . . .	6	7:45	14:20	4	5:35				
- Schönenwerth . . .	6:07	7:53	14:27	4:06	5:43	50	35	25	
- Danikon . . .	6:13	7:59	14:33	4:14	5:49	75	55	40	
in Olten . . .	6:25	8:12	14:45	4:27	6:04	4 40	4	70	
aus Olten . . .	6:35	8:25	14:55		6:15				
- Aarburg . . .	6:44	8:35	15:05		6:27	4 80	4 30	90	
- Niederwyl . . .	6:51	8:42	15:12		6:35	2 45	4 55	1 40	
- Murgenthal . . .	7:01	8:52	15:22		6:47	2 80	2	1 40	
- Langenthal . . .	7:15	9:05	15:36		7:04	3 50	2 50	1 75	
- Bützberg . . .	7:21	9:12	15:42		7:11	3 80	2 70	1 90	
in HBuchsee . . .	7:29	9:20	15:50		7:20	4 30	3 05	2 45	
aus HBuchsee . . .	7:45	10:10	16:10		7:40				
- Riedtwyl . . .	7:55	10:25	16:25		7:52	4 90	3 50	2 45	
- Wynigen . . .	8:04	10:35	16:35	21	8:02	5 40	3 80	2 70	
- Burgdorf . . .	8:19	10:51	16:43	31	8:16	6 05	4 30	3 05	
- Lyssach . . .	8:33	11:05	16:57	41	8:30	6 40	4 50	3 20	
- Hindelbank . . .	8:41	11:12	17:05	51	8:38	6 75	4 75	3 40	
- Schönbühl . . .	8:49	11:20	17:13	61	8:46	7 05	5 40	3 55	
- Zollikofen . . .	8:57	11:28	17:21	71	8:54	8 45	5 55	4 25	
in Bern . . .	9:05	11:35	17:30	81	9:02				

Herzogenbuchsee-Biel.

	25	27	29	31	I.	II.	III.	
	M	M	M	A	fr.c	fr.c	fr.c	
aus HBuchsee . . .	7:30	4 05	4 05	7:50				
- Inkyl . . .	7:57	4 13	4 12	7:57	35	25	20	
- Subingen . . .	8:06	4 24	4 21	8:06	85	60	45	
- Solothurn . . .	8:19	4 41	4 34	8:19	1 50	1 05	75	
- Selzach . . .	8:29	4 53	4 44	8:29	2 45	1 50	1 10	
- Grenchen . . .	8:38	5 04	4 55	8:38	2 60	1 85	1 30	
- Robigen . . .	8:46	5 12	5 03	8:46	3 10	2 20	1 55	
in Biel . . .	8:52	5 18	5 14	8:59	3 55	2 80	2	

Die Angabe der Richtung für jeden einzelnen Zug siehe auf Seite 14.

Eisenbahnen.

13

Schweizerische Zentralbahn.

Fahrten vom 1. October 1857 an.

Bern-Olten-Aarau.									
	16	18	20	22	24	I.	II.	III.	
	M	M	M	A	A	fr.c	fr.c	fr.c	
aus Bern . . .	6	8:17	22:4	3:30	6:15				
- Zollikofen . . .	6:11	8:20	22:33	3:43	6:28	90	55	40	
- Schönbühl . . .	6:19	8:41	22:43	3:53	6:38	1 20	85	60	
- Hindelbank . . .	6:18	8:32	22:42	4 4	6:40	1 75	1 25	90	
- Lyssach . . .	6:25	8:50	22:50	4 11	6:55	2 10	1 45	1 05	
- Burgdorf . . .	6:44	9:10	3 8	4 17	7 5	2 40	1 70	1 20	
- Wynigen . . .	6:56	9:24	3 20		7 19	3 40	2 45	1 55	
- Riedtwyl . . .	7:05	9:34	3 29		7 29	3 55	2 50	1 80	
in HBuchsee . . .	7:14	9:45	3 39		7 40	4 45	2 90	2 40	
aus HBuchsee . . .	7:30	10:10	3 50		7 50				
- Bützberg . . .	7:39		3 59		8	4 65	3 25	2 35	
- Langenthal . . .	7:47	10:30	4 7		8 9	4 95	3 45	2 50	
- Murgenthal . . .	8	10:45	4 20		8 23	5 65	3 95	2 85	
- Niederwyl . . .	8:10	10:57	4 30		8 35	6 25	4 40	3 45	
- Aarburg . . .	8:19	11 9	4 39		8 44	6 60	4 65	3 30	
in Olten . . .	8:25	11:15	4 45	8b	8 51	7 05	5 05	3 55	
aus Olten . . .	8:40	11:45	4 55	230	9 5	7 70	5 40	3 90	
- Danikon . . .	8:48	11:58	5 14	230	9 13	7 95	5 60	4	
- Schönenwerth . . .	8:59	12:05	5 24	230	9 22	8 45	5 95	4 26	
in Aarau . . .	9 8	12 12	5 30	237	9 30				

Biel-Herzogenbuchsee.

	26	28	30	32	I.	II.	III.	
	M	M	M	A	fr.c	fr.c	fr.c	
aus Biel . . .	6 9	8 12	2 30	6 15				
- Pieterlen . . .	6 19	8 27	2 43	6 28	85	60	45	
- Grenchen . . .	6 27	8 37	2 53	6 37	4 35	95	70	
- Selzach . . .	6 36	8 47	3 1	6 46	4 85	1 30	95	
- Solothurn . . .	6 45	9 3	3 13	6 53	2 45	1 75	1 25	
- Subingen . . .	6 59	9 15	3 24	7 8	3 45	2 20	1 60	
- Inkyl . . .	7 8	9 28	3 33	7 18	3 65	2 55	1 85	
in HBuchsee . . .	7 14	9 35	3 39	7 24	3 95	2 80	2	

Die Angabe der Richtung für jeden einzelnen Zug siehe auf Seite 14.

Auch im Oktober 1859 sind
im Fahrplan der Schweizerischen
Centralbahn zwischen Bern und Olten noch
fünf Züge pro Richtung auf-
geführt; allerdings ist auch
schon ein beschleunigter
Zug vermerkt.

(Infothek SBB Historic,
Bern)

am gleichen Tag nach Paris und wieder zurück zu
reisen...

Der schon einmal dagewesene Bahnhof Laupen-
strasse

Erst nach dem Abschluss der Bauarbeiten an der
«Roten Brücke» konnten die Züge vom 15. Novem-
ber 1858 an in den provisorischen Bahnhof in der
Villette einfahren. Dieser provisorische Bahnhof
befand sich ungefähr dort, wohin man vor einem

halben Jahrhundert den Bahnhof Bern verlegen
wollte. Allerdings wurde die Idee für einen so ge-
nannten Bahnhof Laupenstrasse in einer Gemeinde-
abstimmung von 1956 deutlich abgelehnt. In der
Villette war anno 1858 ein Teil des Güterschup-
pens für die Aufnahme der Reisenden eingerichtet
worden, denn die Direktion der SCB schrieb erst
im März 1859 die Bauarbeiten für den Innenaus-
bau des definitiven Kopfbahnhofs aus. Erst am
1. Mai 1860 (inzwischen war auch die Linie von
Bern über Münsingen nach Thun auf den 1. Juli
1859 eröffnet worden) war das Aufnahmegebäude
des Kopfbahnhofs betriebsbereit und konnte end-
lich eingeweiht werden. Rascher ging es mit dem
Abbruch des provisorischen Bahnhofs im Wyler:
Bereits einen Tag nachdem dieser Bahnhof nicht
mehr benötigt wurde, begann der Abbruch, er-
schien doch am 16. November 1858 ein Hinweis
im «Intelligenzblatt für die Stadt Bern», das Ge-
bäude der Eisenbahn-Restaurierung auf dem Wyler-
feld sei zum «Abbrechen und Wegführen».
Während die Fussgänger auf dem Weg vom Bahn-
hof im Wyler in die Stadt den anno 1857 erbauten
Altenbergsteg benützen konnten, stand für be-
quemere Passagiere ein Omnibusdienst vom Wyler
zum Posthof an der Kramgasse (heutige Nummer

14

Eisenbahnen.

Schweizerische Zentralbahn.

Fahrten vom 15. October an.

Olten-Bern-Thun.									
	21	23	25	27	29	31	I.	II.	III.
	V	V	V	V	N	N	fr.c	fr.c	fr.c
aus Aarau . . .	5	7:30	11:05		6 14				
- Basel . . .	5:20	7:40	11:15		6 24				
- Luzern . . .	5:30	7:50	11:25		6 36				
aus Olten . . .	5:45	8:15	11:45	2 3					
- Aarburg . . .	5:55	8:25	11:55	2 14			40	30	20
- Niederwyl . . .	6 3	8 41		1 721			75	55	40
- Murgenthal . . .	6 15	8 51		1 731			1 40	1	70
- Langenthal . . .	6 27	9 3	12 2	735			2 40	1 50	1 05
in HBuchsee . . .	6 31	9 11	12 6	745			2 50	1 70	1 20
aus Biel . . .	6 47	9 27	12 22	755			2 50	2 05	1 45
- Riedtwyl . . .	6 58	9 38	12 33	765			3 50	2 50	1 75
- Wynigen . . .	7 1	9 41	12 38	775			4	2 50	2
- Burgdorf . . .	7 18	9 48	12 45	785			4 65	3 30	2 35
- Lyssach . . .	7 24	9 54	12 51	795			5	3 50	2 50
- Hindelbank . . .	7 34	10 15	12 59	805			5 35	3 75	2 70
- Schönbühl . . .	7 44	10 25	13 04	815			5 55	4 15	2 95
- Zollikofen . . .	7 54	10 35	13 14	825			6 25	4 40	3 15
in Bern . . .	8 04	10 45	13 24	835			7 05	4 55	3 55
aus Bern . . .	7 10	11 5	13 25	735					
- Ostermündingen . . .	7 15	11 10	13 30	745			50	35	25
- Gmündingen . . .	7 25	11 20	13 40	755			85	60	45
- Rubigen . . .	7 35	11 30	13 50	765			1 35	95	70
- Münsingen . . .	7 45	11 40	14 00	775			1 70	1 30	85
- Kiesen . . .	7 55	11 50	14 10	785			2 35	1 65	1 20
- Utigen . . .	8 05	12 00	14 20	795			2 60	1 85	1 30
in Thun . . .	8 15	12 10	14 30	805			3 15	2 20	1 60

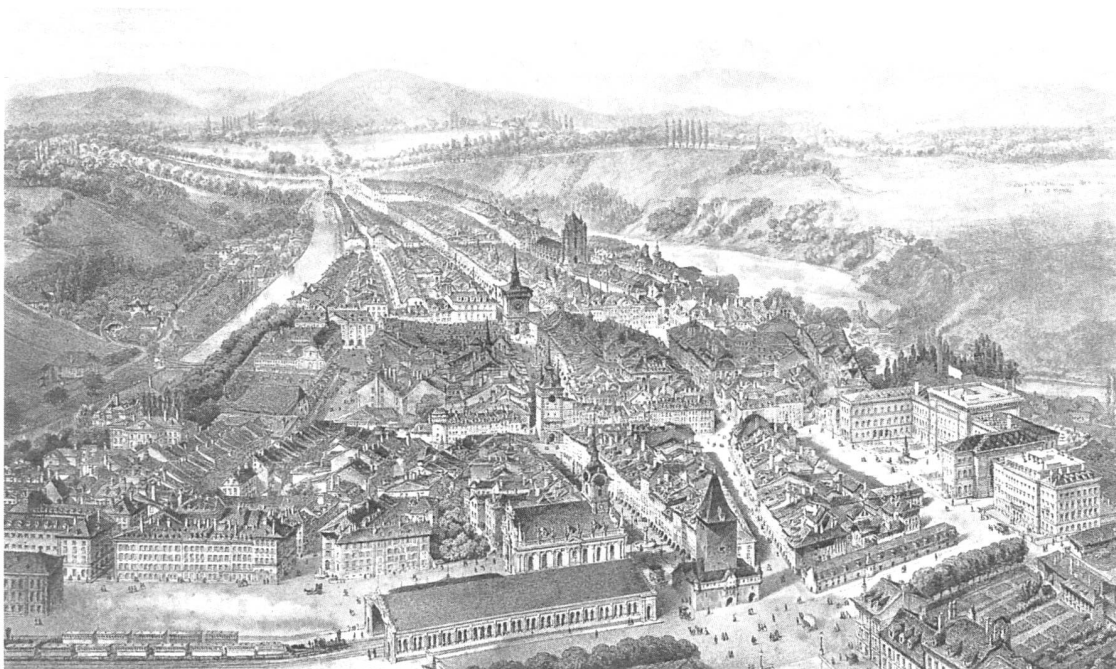
Eisenbahnen.

15

Schweizerische Zentralbahn.

Fahrten vom 15. October an.

Thun-Bern-Olten.									
	22	24	26	28	30	32	I.	II.	III.
	V	V	V	N	N	N	fr.c	fr.c	fr.c
aus Thun . . .	6	8 30	3	7			55	40	30
- Utigen . . .	6 10	8 40	3 9	7 9			85	60	45
- Kiesen . . .	6 20	8 50	3 19	7 19			1 15	1 05	75
- Münsingen . . .	6 30	9 00	3 29	7 29			1 40	1 30	95
- Rubigen . . .	6 40	9 10	3 39	7 39			1 65	1 45	1 20
- Ostermündingen . . .	6 50	9 20	3 49	7 49			1 90	1 65	1 35
in Bern . . .	7 00	9 30	3 59	7 59			2 15	2 20	1 60
aus Bern . . .	7 10	9 40	4 09	8 09					
- Zollikofen . . .	7 20	9 50	4 19	8 19			30	55	40
- Schönbühl . . .	7 30	10 00	4 29	8 29			1 20	85	60
- Hindelbank . . .	7 40	10 10	4 39	8 39			1 45	1 25	90
- Lyssach . . .	7 50	10 20	4 49	8 49			1 70	1 45	1 05
- Burgdorf . . .	8 00	10 30	4 59	8 59			2 00	1 70	1 20
- Wynigen . . .	8 10	10 40	5 09	9 09			2 40	2 15	1 55
- Riedtwyl . . .	8 20	10 50	5 19	9 19			3 10	2 45	1 85
in HBuchsee . . .	8 30	11 00	5 29	9 29			3 35	2 50	1 80
aus HBuchsee . . .	8 40	11 10	5 39	9 39			4 15	2 90	2 40
- Bützberg . . .	8 50	11 20	5 49	9 49			4 65	3 25	2 35
- Langenthal . . .	9 00	11 30	5 59	9 59			4 95	3 45	2 50
- Murgenthal . . .	9 10	11 40	6 09	10 09			5 35	3 95	2 85
- Niederwyl . . .	9 20	11 50	6 19	10 19			6 25	4 40	3 45
- Aarburg . . .	9 30	12 00	6 29	10 29			6 60	4 65	3 30
in Olten . . .	9 40	12 10	6 39	10 39			7 05	4 95	3 85
aus Aarau . . .	9 50	12 20	6 49	10 49			8 45	5 55	4 25
- Basel . . .	10 00	12 30	6 59	10 59			9 15	6 20	5 60
- Luzern . . .	10 10	12 40	7 09	11 09			10 05	6 80	6 10



Erst am 1. Mai 1860 konnte der Kopfbahnhof von Bern eingeweiht werden; das Gebäude verlief parallel zur Heiliggeistkirche Richtung Christoffelturm.
(Infothek SBB Historic, Bern)

20, wo sich nun das kantonale Passbüro befindet) bereit. Pro Fahrt waren 60 Rappen zu entrichten. Auch der zweite provisorische Bahnhof in der Villette befand sich weit ausserhalb des damaligen Stadtzentrums – kein Wunder, dass auch dorthin ein Postomnibuskurs eingerichtet wurde. Dieser verliess, wie ein von Kreispostdirektor Dick unterzeichnetes Inserat im «Intelligenzblatt für die Stadt Bern» vom 17. November 1858 belegt, den Posthof an der Kramgasse am Morgen um 5.15, 7.15 und 9.15 Uhr sowie am Nachmittag um 4 und 6.15 Uhr. In der Villette konnte dann bequem auf die Züge umgestiegen werden, die am Morgen um 5.40, 7.43 und 9.45 Uhr und am Nachmittag um 4.30 und 6.50 Uhr Richtung Olten wegfuhr. Der Fahrpreis für den Omnibuskurs betrug 30 Rappen für eine Person ohne Gepäck und 50 Rappen mit Gepäck.

Die Bären ziehen unter Kanonendonner um

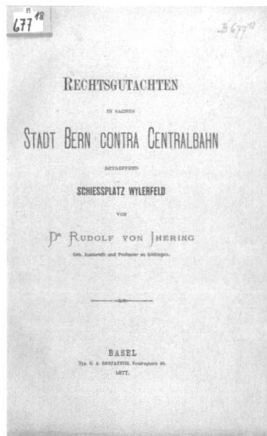
Die Einführung der Eisenbahn in die Stadt Bern hatte aber nicht nur Anpassungen am Strassennetz zur Folge, musste doch der dritte Bärengraben vor dem Aarbergertor beim Bollwerk verlegt werden. (Ein erster Bärengraben befand sich beim heutigen Bärenplatz, ein zweiter ab 1764 am Bollwerk am

späteren Standort der Bollwerkpost und ein dritter ab 1825 ebenfalls am Bollwerk am späteren Standort des SBB-Stellwerks und der Infothek SBB Historic.) Doch der Bau der Roten Brücke machte auch hier den Bären den Garau. So schrieb Stadtbibliothekar Hans Bloesch in seinem 1912 erschienenen Werk «Bern und Umgebung»: «1857, als die Eisenbahn ihren Wohnsitz beanspruchte, wurde den Bären die gotische Burg gebaut, in der sie sich heute noch tummeln und vermehren.» Die Wappentiere zogen am 27. Mai 1857 unter Kanonendonner und zu den Klängen des Berner Marsches in den Bärengraben bei der Nydeggbücke um, wo sie über 150 Jahre bis zum Bezug des «Bärenparks» im Herbst 2009 blieben.

Harter und langjähriger Kampf mit den Schützen

Während die Bären dem neuen Verkehrsmittel ohne grossen Widerstand wichen, hatte die Schweizerische Centralbahn mit den Schützen jahrelange Dispute und Gerichtsverhandlungen auszustehen, wehrten diese sich doch ganz vehement gegen das Eindringen der Bahn in die Stadt Bern. Ursprünglich diente die Schützenmatte den damaligen beiden Schützengesellschaften als Übungsplatz, daher auch der Name des Platzes. Dort

Das im Jahre 1877 erstellte Rechtsgutachten konnte nicht verhindern, dass sich die Gerichtsverhandlungen während über 20 Jahren hinzogen.



Dieser 67-seitige Bericht aus dem Jahr 1880 informiert im Detail über den so genannten «Wylerfeldprozess».

Die definitive Bahnhofshalle von Bern in einer zeitgenössischen Darstellung (Infothek SBB Historic, Bern)

schoß die Zielmusketen-Schützengesellschaft auf grössere Distanz (ca. 300 m) als die Reismusketen-Schützengesellschaft (ca. 120 m). Der Schiessstand beider Schützengesellschaften befand sich beim Bollwerk (die Reitschule wurde erst 1895 bis 1897 erbaut). Geschossen wurde Richtung Henkerbrünnli. Der Bau der Roten Brücke bedeutete aber auch hier das Todesurteil für den seit alters benutzten Schiessplatz. Doch auch der neue Standort auf dem Wylerfeld, wo die bernischen Truppen bereits seit Jahren ihre Schiessübungen abhielten, war keineswegs ideal, wie sich in der Folge zeigte. Das Wylerfeld war – wie einem Rechtsgutachten aus dem Jahre 1877 zu entnehmen ist – «von Alters her seit urdenklicher Zeit als Allmende für Weidgang, als Schiess- und Exercirplatz für die bernischen Truppen» genutzt worden. Davon zeugen heute noch die Strassenbezeichnungen Scheibenstrasse, Schützenweg, Standstrasse, Waffenweg, Zeigerweg und Zielweg. Nach der Ausscheidung des Staats- und Stadtguts im Jahr 1803 verblieb das Wylerfeld im Eigentum der Stadt Bern. In der Auseinandersetzung der Vermögensrechte der Burger- und der Einwohnergemeinde im Jahre 1852 wurde das Wylerfeld der Burgergemeinde zugewiesen und – gut Ding will Weile haben –

vier Jahre später so im Grundbuch eingetragen. So kam es, dass die Schweizerische Centralbahn anno 1856 mit der Burgergemeinde verhandelte, um das für den Bahnbau benötigte Land zu erwerben.

«Durchschneidung des nahegelegenen Exerzierplatzes»

Allerdings verwahrte sich der «Gemeinderath» bereits damals «gegen die Durchschneidung dieses zweckmässig und nahegelegenen Exerzier- und Schiessplatzes». «Leider fanden damals alle derartigen Einwendungen kein geeignetes Gehör – das Verlangen, eine Eisenbahnverbindung für unsere Stadt zu erhalten, drängte alle andern Rücksichten in den Hintergrund.» Erst 1863 erwarb dann die Einwohnergemeinde das Wylerfeld; hier dauerte es gar fünf Jahre, bis die Handänderung im Grundbuch eingetragen war.

Um die Sache noch weiter zu komplizieren, hatte die Burgergemeinde bereits am 12. Mai 1854 das Wylerfeld an die Einwohnergemeinde verpachtet; die Pachtsumme betrug 1000 Franken pro Jahr. Da das Gesetz über die Militärorganisation des Kantons Bern aus dem Jahre 1852 in § 89 bestimmte, dass die Einwohnergemeinden den Truppen und Schützen die erforderlichen «Exercir- und Schiessplätze» unentgeltlich einzuräumen hätten, wurde das Wylerfeld den Schützen überlassen.

«Neue Eisenbahn mitten durch das Wylerfeld...»

«Dieses Verhältnis dauerte unbeanstandet fort, bis im Jahr 1856 die SCB ihren Plan mittheilte, die neue Eisenbahn mitten durch das Wylerfeld zu führen und zu diesem Behuf über die Abtretung des nöthigen Bodens mit der Burgergemeinde in Unterhandlungen trat.» So der Wortlaut aus dem bereits erwähnten Rechtsgutachten von 1877. Nun war guter Rat teuer, denn die Militärdirektion wollte am Schiessplatz auf dem Wylerfeld festhalten und auch das Schiessen über die Bahnlinie zulassen, zumal die SCB damit einverstanden war.



