Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 17 (1974)

Artikel: Der Bahnhof Langenthal : kleine Eisenbahngeschichte des Oberaargaus

Autor: Sägesser, Willy

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071982

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: 04.10.2025

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

DER BAHNHOF LANGENTHAL

Kleine Eisenbahngeschichte des Oberaargaus

WILLY SÄGESSER

Zunächst ein Blick zurück

Für den modernen Menschen ist eine Fahrt mit der Eisenbahn kein besonderes Ereignis mehr. Der heutige Stand ist allerdings das Ergebnis einer Entwicklung, die sich über Generationen erstreckte. Werfen wir deshalb einen Blick zurück in jene Zeit, in der das Eisenbahnfahren noch keine Selbstverständlichkeit war.

Man schrieb den 27. September 1825, als in England mit der Strecke Stockton–Darlington die erste öffentliche Eisenbahnlinie der Welt in Betrieb genommen wurde. In der Folge trat das neue Verkehrsmittel allen Vorurteilen und Widerständen zum Trotz seinen Siegeszug um die Welt an. Heute — im Zeitalter der Weltraumflüge — wird die Prophezeihung damaliger Fachleute, die «ungeheure Geschwindigkeit» der Eisenbahn werde die schwersten gesundheitlichen Schäden zur Folge haben, nur noch mit Schmunzeln zur Kenntnis genommen. Ob wohl damals jemand ahnte, dass die Eisenbahn in der Folge das Leben sowohl des Individuums als auch ganzer Völker grundlegend beeinflussen werde? Wirtschaft und Handel erfuhren durch sie einen ungeahnten Aufschwung, und das, was wir heute Industrie nennen, wurde tatsächlich in jenen Tagen erst richtig lebensfähig.

Die Schweiz kam verhältnismässig spät zu ihrer ersten Eisenbahnverbindung. Am 15. Juni 1844 wurde die Linie Strassburg–Basel eröffnet. Das auf Schweizerboden liegende Teilstück erstreckte sich allerdings nur über 1,8 km. Ihre erste eigene Eisenbahn erhielt die Schweiz nach mehr als zehnjährigem Planen und hitzigen politischen Auseinandersetzungen am 9. August 1847 mit der 23,3 km langen Strecke Zürich–Baden. Weil diese Bahn täglich mit ihren Morgenzügen die berühmten, knusprigen «Spanischen Brötchen» von der Bäderstadt nach Zürich brachte, gab ihr der Volksmund den Übernamen «Spanisch-Brötli-Bahn». Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und der Bau von Eisenbahnlinien waren ursprünglich durch zahlreiche Binnenzölle, Weg-

und Brückengelder, Gewerbemonopole und Transportprivilegien gehemmt. Mit der Bildung des neuen Bundesstaates im Jahre 1848 wurden diese Hindernisse weggeräumt. Die grosse Streitfrage, ob die Eisenbahnen durch den Staat oder von Privaten gebaut und betrieben werden sollen, entschieden die eidgenössischen Räte im Jahre 1852 zugunsten des Privatbahnsystems.

In der Folge schossen die Bahnen im ganzen Lande wie Pilze aus dem Boden. Bald erwiesen sich jedoch zahlreiche kleinere Eisenbahngesellschaften als nicht lebensfähig. Der Staatsbahngedanke erhielt immer mehr Auftrieb und in einer denkwürdigen Abstimmung beschloss das Schweizervolk am 20. Februar 1898 mit überwältigender Mehrheit, die fünf grössten schweizerischen Privatbahngesellschaften zu verstaatlichen. Am 1. Januar 1902 konnten die schweizerischen Bundesbahnen ihren Betrieb aufnehmen.

Die Eisenbahnlinien im Oberaargau und den angrenzenden Gebieten

Die Tabelle 1 zeigt eine Zusammenstellung über die Betriebseröffnungen, Erweiterungen auf Doppelspur, Elektrifikationen und Fusionen der heute noch in Betrieb stehenden Eisenbahnlinien im Oberaargau und den angrenzenden Gebieten.

Verschiedene Eisenbahnprojekte, die unsere Region direkt betrafen, konnten wegen der Eisenbahnkrise der 70er Jahre aus finanziellen, politischen und vielen andern Gründen nicht verwirklicht werden, so das Projekt der Linie Delle–Delsberg–Moutier–Klus–Langenthal–Huttwil–Willisau–Luzern, oder das vieldiskutierte Projekt der Langenthal-Wauwil-Bahn aus dem Jahre 1873. Mit der Verwirklichung dieses Projektes wurde von der schweizerischen Centralbahn im November 1874 in Ebersecken und Altbüron begonnen. Wegen dem grossen «Eisenbahnkrach» und der Finanzkrise, die auch die SCB stark in Mitleidenschaft zog, wurden die Bauarbeiten am 26. Oktober 1875 von einem Tag auf den andern eingestellt. Noch heute zeugen Überreste in Ebersecken und Altbüron von den damals begonnenen und nie vollendeten Bauarbeiten.

Der Bahnhof Langenthal

Historisches: Langenthal kam schon im März 1857 in den Genuss der Eisenbahn und einer starken Verbesserung seiner Verkehrsverhältnisse durch die

Eröffnung der Strecke Aarburg–Herzogenbuchsee der schweizerischen Centralbahn. Damals zählte es noch wenig über 3000 Einwohner. 1870 stieg deren Zahl auf rund 3700, 1880 auf 4100 und 1900 erreichte die Einwohnerzahl bereits rund 5000 Personen. Diese Entwicklung findet ihren Grund hauptsächlich in den durch die Eisenbahn verbesserten Verkehrsverhältnissen, aber ebensosehr im Übergang von der Haus- zur Fabrikindustrie, die einen gewaltigen Impuls bedeutete.

Aufgrund des stets zunehmenden Verkehrs wurde die aus dem Jahre 1857 stammende Stationsanlage im Jahre 1868 zum erstenmal erweitert. Beim Bau des zweiten Geleises von Aarburg–Bern sowie beim Anschluss der heutigen VHB im Jahre 1891, ist die Stationsanlage erneut angepasst und ergänzt worden. Die letzte Erweiterung datiert aus den Jahren 1897—1901.

Die Entwicklung der Region und des Dorfes Langenthal zur Stadt, sowie die ständig zunehmende Verkehrsentwicklung, wie sie die Tabelle 2 zeigt, liessen die Projektierungsarbeiten nie zur Ruhe kommen. Im Jahre 1911 wurden die Bahnhofanlagen von Langenthal erstmals durch die Sektion Langenthal des bernischen Vereins für Handel und Industrie in einer Eingabe an die damalige Kreisdirektion II in Basel als ungenügend bezeichnet. Das «Projekt 1922» für die Bahnhoferweiterung wurde mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 1 850 000.– in das Baubudget aufgenommen, gelangte jedoch der damaligen schlechten Finanzlage wegen nicht zur Ausführung. Weitere Ausbauprojekte scheiterten an den beiden Weltkriegen und anderen Gründen.

Dank grosszügiger Mithilfe des Kantons Bern und der Gemeinde Langenthal konnte endlich im Jahre 1960 der definitive Baubeschluss für den neuen Bahnhof gefasst und mit den Bauarbeiten im Jahre 1962 begonnen werden.

Der Güterbahnhof

Als erste Bauetappe konnte im November 1965 die Verlegung der Güter- und Rangieranlagen in das Wolfhusenfeld abgeschlossen werden. Der Güterbahnhof ist durch ein parallel zum Streckengleis verlaufendes Überfuhrgleis mit dem Personenbahnhof verbunden. Er verfügt über zwei lange Ein- und Ausfahrgleise von 720 m, bzw. 650 m Länge, die beidseits an das Streckengleis Herzogenbuchsee–Langenthal angeschlossen sind. Drei Sortiergleise, die an ein über den Ablaufberg führendes Ausziehgleis angeschlossen sind, ermöglichen die notwendige Gruppierung der Güterwagen und die Zugsformatio-

nen. Weitere 5 Gleise dienen dem Freiverlad und bieten Platz für das Abstellen von zirka 60 Wagen. Ferner stehen dort ein leistungsfähiger 40-Tonnen-Kran, eine 80-Tonnen-Brückenwaage, eine Wagenwaschanlage und eine 85 m lange Laderampe der Kundschaft zur Verfügung.

Den architektonischen Schwerpunkt der Anlage bildet der gemeinsame Baukörper der Güterhalle und des Güterdienstgebäudes. Die in eine Versand- und Empfangsabteilung gegliederte Güterhalle weist eine Grundfläche von rund 1200 m^2 auf. Sie ist gleise- und strassenseitig mit breiten überdachten Rampen versehen, die den Güterumschlag rationell, sicher und trocken gewährleisten. Die Länge der zwei Schuppengleise ermöglicht das gleichzeitige Aufstellen von 40 Güterwagen. — Auf der Westseite der Güterhalle ist das Güterdienstgebäude angebaut. Hier sind die neuzeitlichen Dienst- und Personalräume untergebracht.

Der Personenbahnhof

Gleis- und Perronanlagen: Dank der Verlegung der Güteranlagen in das Wolfhusenfeld konnten die für die Neuanlage des Personenbahnhofes gesteckten Ziele — Verbesserung der Linienführung der Hauptgleise, Schaffung niveaufrei zugänglicher Perrons für die Reisenden, Eliminierung der Kreuzung der ein- und ausfahrenden VHB-Züge mit den SBB-Zügen — erreicht werden.

Die Verbesserung der Linienführung ermöglichte, die Höchstgeschwindigkeit der durchfahrenden Züge von 65 km/h auf 100 km/h zu erhöhen. Den Reisenden stehen ein 400 m langer Zwischenperron zwischen den beiden Hauptgleisen Olten–Bern, je ein Zwischen- und Aussenperron an den drei Zuggleisen der VHB auf der Westseite des Aufnahmegebäudes und ein Zwischenperron in der neuen Stationsanlage der OJB zur Verfügung.

Eine Personenunterführung verbindet die teilweise überdachten Perrons untereinander, mit dem Bahnhofplatz und dem grossen Parkplatz auf der Nordseite des Bahnhofes. Je ein Personendurchgang verbindet den Bahnhofplatz mit der Aarwangenstrasse und die Eisenbahnstrasse mit der Hasenmattstrasse.

Abstellgleise für Personen- und Güterwagen sowie die Rollschemelanlage der OJB ergänzen die Gleisanlagen.

Der «alte» Bahnhof mit Kiosk von der Gleisseite her. Aufnahme Wehrli, Zürich.
Unten: Aufnahme Gschwend, Langenthal (Legende auf dem Bild)

Hochbauten

Die Gliederung der Hochbauten im Personenbahnhof in
Aufnahmegebäude,
Dienstgebäude Ost,
Relaistrakt in Hochlage,
Wohntrakt und
Überdeckung der VHB-Perrons auf der Westseite
entstand einerseits aus der Form des zur Verfügung stehenden Bauplatzes, andererseits aber auch aus bahntechnisch-internen Bedingungen.

Das einstöckige *Dienstgebäude Ost* enthält das Bahnmeisterbüro, Personalräume, Garagen für Dienstfahrzeuge sowie Lokale für Polizei, Sanität und Feuerwehr. Im Keller sind vier Publikums-Luftschutzräume, die als Velokeller verwendet werden, untergebracht.

Im hochliegenden *Relaistrakt* befinden sich alle für den Bahnbetrieb notwendigen Installationsräume, nämlich die gesamte Sicherungsanlage, die Stromversorgung für das Niederspannungs- und Fernmeldewesen, die Fahrleitungssteuerung und die Werkstätten.

Das *Aufnahmegebäude* umfasst die Diensträume der Einnehmerei, das Gepäcklokal, das Vorstands- und Stationsbüro, den grossen Stellwerkraum mit den zwei Integra-Stelltischen und der Fahrleitungsfernsteuerungsanlage. In diesem Trakt sind auch die Publikumsräume, Wartsaal, Schalterhalle, untergebracht. Im Untergeschoss dieses Gebäudeteils befinden sich die Luftschutzräume für die Betriebsschutzorganisation und die Hausbewohner, die Heizzentrale, Kabelräume, Wohnungskeller und Archiv.

Der *Wohntrakt* mit seinen fünf Vollgeschossen und einem zurückgesetzten Dachgeschoss weist zehn 4½-Zimmerwohnungen auf und bildet die eigentliche Dominante der Hochbauten im Personenbahnhof.

Die Sicherheitseinrichtungen

Der Bahnhof ist mit modernsten Sicherungseinrichtungen, System Integra, ausgerüstet. Das Gleisbildstellwerk gestattet, alle Zugs- und Rangierfahrten des Personen- und Güterbahnhofes, von zentraler Stelle aus zu regeln und zu überwachen. Der Güterbahnhof kann auch örtlich bedient werden. Die Belegung der Zugs- und Rangiergleise wird durch elektrische Schienenstrom-

kreise dauernd überprüft. Die Sicherungsanlage erlaubt die Speicherung von Zugsfahrstrassen und den automatischen Signalbetrieb.

Um eine Verbesserung der Zugfolgen zu erreichen, werden die Streckenabschnitte Langenthal–Roggwil durch eine, bzw. Langenthal–Herzogenbuchsee durch zwei von Langenthal aus überwachte Blockstellen unterteilt.

Die Sicherungsanlage umfasst unter anderem: 37 Haupt- und Nebensignale, über 50 elektrische Weichen, 73 Zwergsignale, 100 Gleis- und Weichenisolierabschnitte. Im Relaisraum sind rund 7000 Relais und 500 Sicherungen verschiedener Art untergebracht.

Schlussbemerkungen

Im August 1971 konnte der neue Personenbahnhof in Betrieb genommen werden. Die gesamten Anlagen haben sich in jeder Hinsicht gut bewährt.

Die ursprünglich auf 21,6 Mio Franken veranschlagten Bauaufwendungen beliefen sich infolge der Teuerung und einiger Projektergänzungen auf rund 29,5 Mio Franken. In diesem Betrag sind der Beitrag der Gemeinde Langenthal an die neuen Verkehrsanlagen von Fr. 725 000.— sowie der Anteil des Kantons Bern für die neue VHB-Anlage, rund 1,5 Mio Franken, inbegriffen. Nicht enthalten sind darin jedoch die erheblichen Aufwendungen des Kantons Bern, der Gemeinde Langenthal und der SBB für den Ersatz der Niveauübergänge und die Bahnhof platzgestaltung.

Ausblick

Die Hauptaufgabe der Eisenbahn wird nach wie vor in ihrer Funktion als Massenverkehrsmittel liegen. Obwohl andere Verkehrsträger zu bedeutenden Partnern herangewachsen sind, hat die Eisenbahn in ihrer Hauptfunktion als Grossverkehrsmittel keine Einbusse erlitten. In der näheren und ferneren Zukunft wird der flüssigen und schnellen Verkehrsabwicklung besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein. Die schweizerischen Eisenbahnen werden danach trachten müssen, durch höhere Geschwindigkeiten die Fahrzeiten zu verkürzen. Deshalb ist die rasche Erneuerung des Lokomotiv- und Fahrzeugparks besonders wichtig. Daneben sind die bestehenden Anlagen auszubauen, um den zahlreichen Abhängigkeiten in den vielen Knotenpunkten des eng-

Blick auf den Wohn- und Relaistrakt von der Strassen. Der Bahnhof mit Wohntrakt und Perron: Seite. Aufnahmen SBB.

Flugaufnahme des neuen Güterbahnhofes. Aufnahme Swissair, Zürich.

maschigen, schweizerischen Netzes besser gewachsen zu sein. Die gewaltige Entwicklung des Güterverkehrs verlangt vor allem die Schaffung weiterer leistungsfähiger Rangierzentren. Neben der Eisenbahn sind auch andere Verkehrsmittel gross geworden. In ihrem Wettbewerb sollten sie alle die gleichen Startbedingungen aufweisen. Wenn dies der Fall ist und jedes Verkehrsmittel dort eingesetzt wird, wo es seinem Wesen nach die besten Dienste leisten kann, sind die Voraussetzungen für eine optimale Verkehrsbedienung im Interesse von Land und Volk erfüllt.

Tabelle 1

Betriebseröffnung, Erweiterung auf Doppelspur, Elektrifikation der Bahnen im Oberaargau und den angrenzenden Gebieten

Strecke	Gesell-schaft	Betriebs-eröffnung	Länge der Strecke km	Spur-weite	Einspur Doppelspur	Elektrifikation	
Aarburg–Herzogenbuchsee	SCB	16. 3. 1857	23,8	Normal	E[1]	25.11. 1925	Verstaatl. SBB 1. 1. 1902
Herzogenbuchsee–Bern	SCB	16. 4. 1857	37,2	Normal	E[1]	25. 11. 1925	Verstaatl. SBB 1. 1. 1902
Langenthal–Huttwil	LHB	1. 11. 1889	13,9	Normal	E	8. 7. 1945	Fusioniert zu VHB 1. Jan. 1944 unter der Dir. ETB
Huttwil–Wolhusen	HWB	7. 5. 1895	24,8	Normal	E	7. 12.1945	
Huttwil–Ramsei	RSHB	1. 6. 1908	24,4	Normal	E	12. 4. 1946	
Huttwil–Eriswil	HEB	1. 9. 1915	4,0	Normal	E	1. 9. 1915	
Langenthal–Oensingen[2]	LJB	26. 10. 1907	15,0	Schmal	E	26. 10. 1907	Fusioniert zu OJB 1. Jan. 1959
Langenthal–Melchnau	LMB	9. 10. 1917	11,0	Schmal	E	9. 10. 1917	

Abkürzungen

E = Einspur
HEB = Huttwil-Eriswil-Bahn
HWB = Huttwil-Wolhusen-Bahn
LHB = Langenthal-Huttwil-Bahn
LJB = Langenthal–Jura-Bahn
LMB = Langenthal-Melchnau-Bahn
RSHB = Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn
SCB = Schweizerische-Centralbahn

Erklärungen

[1] Erweiterung auf Doppelspur 1. 6. 1874

[2] ab 10. Mai 1943 Betrieb auf der Strecke Niederbipp–Oensingen eingestellt

Tabelle 2

Zahlen über die Verkehrsentwicklung im Bahnhof Langenthal

Jahr	Mittlere Zugsdichte pro Tag SBB-Züge	Ausgegebene Fahrausweise	Güterwagen Ein- und Ausgang	Gütersendungen Versand und Empfang	Gütertonnen Versand und Empfang
1858	10,0	*	*	*	6 182
1902	35,5	*	*	*	37 404
1940	81,1	101 147 [1]	89 653	147 124 [1]	54 260 [1]
1950	109,1	151 355 [1]	96 750	73 756 [1]	35 394 [1]
1960	135,4	156 139 [1]	106 574	182 880 [1]	64 705 [1]
1965	143,9	167 199 [1]	146 920	172 406 [1]	76 627 [1]
1970	151,9	209 761 [2]	191 816	201 190 [2]	101 224 [2]
1973	165,0	222 061 [2]	193 148	186 233 [2]	99 693 [2]

Bemerkungen

* Zahlen nicht vorhanden [1] einschliesslich VHB [2] einschliesslich VHB und OJB