

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 25 (1982)

Artikel: 125 Jahre Eisenbahn in Herzogenbuchsee 1857-1982 : ein Beitrag zur schweizerischen Eisenbahngeschichte
Autor: Aerni, Willy
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071778>

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: 15.04.2026

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

125 JAHRE EISENBAHN IN HERZOGENBUCHSEE 1857–1982

Ein Beitrag zur schweizerischen Eisenbahngeschichte

WILLY AERNI

Fuhrverkehr und Postkutschenzeit

Während Jahrhunderten waren die Strassen die Hauptträger des Verkehrs in der Schweiz. Das Land verfügte seit dem 18. Jh. über ein dichtes und gut ausgebautes Strassennetz, welches durch die Schiffverbindungen auf den Seen und Flüssen wirkungsvoll ergänzt wurde. Kunstgemäss erstellte Strassen waren aber bereits mit der Einführung der römischen Kultur entstanden. Dank der guten Linienführung dienten sie über Jahrhunderte dem Verkehr.

Bis vor 200 Jahren war Wynigen ein Kreuzungspunkt für den Fuhrverkehr einerseits nach dem Aargau und Basel und andererseits in östlicher Richtung nach Luzern über die Hügel ausserhalb Burgdorfs, Kappelenbad, Mühleweg und Huttwil. Die Pferdehalter und Wirte hatten durch die Vorspanndienste guten Zulauf. Das änderte sich aber, als der Freistaat Bern 1756–1763 seine Paradedstrasse über Kirchberg hinaus gradlinig durchs Mittelland über Herzogenbuchsee an Langenthal vorbei in den Aargau anlegte. Die Autopiste N1 verläuft jetzt noch weiter nördlich davon. Für die Trassierung der Eisenbahn Olten–Bern hatte diese Situation zunächst nachteilige Folgen.

Dem kommenden Eisenbahnzeitalter ging noch etwas Postkutschenromantik voraus. In der Schweiz hatten – wie im Ausland die Thurn und Taxis – die Herren von Fischer einen konzessionierten Postdienst aufgebaut. Umsteigeorte im Oberaargau waren Murgenthal und Dürrmühle (jetzt Niederbipp). 1832 übernahm der Kanton Bern das Postwesen. Nach Gründung des Bundesstaates fuhr ab 1. Januar 1849 die eidgenössische Bundespost auch über den Gotthard, mit der roten Routentafel «Flüelen–Camerlata». In Camerlata, nicht weit von Chiasso, rauchte schon die erste Lokomotive. Der melodische Ton des Posthorns ist durch die schrille Dampfpeife ersetzt worden.

Am 1. November 1848 beschloss der Gemeinderat von Herzogenbuchsee, durch eine Ehrenpforte mit passenden Inschriften die Durchfahrt der neuen

Mitglieder der Bundesbehörden zur ersten Session zu würdigen. Er unterstützte am 30. Januar 1855 eine «Vorstellung» der Ortschaften Burgdorf und Wangen an das Schweizerische Postdepartement, dass der «Basel Tagwagen» statt über Bätterkinden und Solothurn über Burgdorf–Herzogenbuchsee–Wangen zu führen sei.

Die Eisenbahn kommt ...

Mitte der 1830er Jahre wurden in England, Belgien, Deutschland und Frankreich die ersten Eisenbahnstrecken in Betrieb genommen. Der Stadt Basel kam als erster der Schweiz die Ehre zuteil, einen Bahnhof zu bekommen! Im Jahre 1840 führte der Schienenstrang der «Chemin de fer d'Alsace» bis Saint Louis an der Schweizer Grenze. Doch erst Ende 1845 wurde in Basel der Bahnhof innerhalb der Stadtmauern eröffnet. Die Eisenbahn fuhr nun durch das Stadttor, das jeden Abend sorgfältig verschlossen wurde. Dass man eine Stadtmauer eingerissen hat, um einer Bahn den Weg freizumachen, ist von symbolischer Bedeutung. Immerhin wurde um die schweizerische Eisenbahnstation eine neue Festungslinie gebaut und die Öffnung und Schliessung des neuen Eisenbahntors vorbehalten. Von einer eigentlichen schweizerischen Eisenbahn konnte aber noch nicht gesprochen werden. Immerhin hat die Elsässische Bahn den Wunsch und den Willen zu erkennen gegeben, mit der Centralbahn in Basel einen gemeinsamen Bahnhof anzulegen, um dadurch den Anschluss an das künftige schweizerische Eisenbahnnetz zu gewinnen. Infolge mannigfacher Schwierigkeiten dauerte es bis zum Jahre 1847, bis die erste schweizerische Eisenbahnlinie zustande kam. Es ist die bekannte 23 km lange «Spanischbrötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden. Sieben Jahre nachher wurde die Centralbahnstrecke Basel–Liestal eröffnet. In der Zwischenzeit veranlasste der Bundesrat eine Expertise durch die englischen Eisenbahnfachleute R. Stephenson (Sohn des Lokomotivbauers) und H. Swinburne, die ein Eisenbahnkreuz mit Mittelpunkt Olten vorschlugen. Trotz des wild wuchernden Eisenbahnbaus setzte sich dieses Eisenbahnkonzept für die Schweiz durch. So wurde mit dem Bau der Linien Basel–Olten, Olten–Sursee–Luzern, Olten–Herzogenbuchsee mit Verzweigung nach Bern und Solothurn–Biel, und ostwärts nach Olten–Aarau begonnen. Die Transversale Bodensee–Genf gabelte sich zwischen Herzogenbuchsee und Lausanne in die Strecken über Bern–Freiburg sowie Solothurn–Neuenburg.



Satirisches Propagandablatt zur Volksabstimmung über die Verstaatlichung der Eisenbahn 1898. Am Boden liegen das Kursblatt mit der Schlange, die Couponschere sowie das zerbrochene Flügelrad. Uli Dürrenmatt mit der Schreibfeder und Chüjer Z (Guyer-Zeller) setzen sich vor dem besenwischenden Bären ab. Links der Tempel des goldenen Kalbes.

Die gesetzgeberischen Erlasse

Hindernisse in der Entwicklung des Eisenbahnbaues waren weniger die topographischen Verhältnisse als der Staatenbund vor 1848 mit seinen regionalen Machtverhältnissen. Dadurch konnte kein planmässig durchdachtes schweizerisches Schienennetz geschaffen werden. Die Transportvorrechte der Kantone wurden dann 1848 aufgehoben. Die Frage, den Bau der Eisenbahn dem Bund zu übertragen oder auf Grundlage einer Bundeskonzession durch private Gesellschaften ausführen zu lassen, wurde nun zum Politikum. Befürworter der Anlage durch den Bund war der bernische Regierungsrat und spätere Bundesrat Jakob Stämpfli, der gegen eine wilde, planlose auf Profit ausgehende Bauerei kämpfte. Stämpfli unterlag aber im Parlament gegen den mächtigen Alfred Escher, der für den Bahnbau auf privater Basis eintrat. Escher war eine einzigartige Figur in der Geschichte Zürichs: er hatte sich in Zürich und in der Eidgenossenschaft durchgesetzt und eine aussergewöhnliche Machtfülle erlangt. So war er auch Finanzmagnat und Mitbegründer

der Schweizerischen Kreditanstalt. Dabei hat er sich vom Anhänger einer Alpenbahn über den Lukmanier oder Splügen zum entschiedenen Befürworter der Gotthardbahn-Idee gewandelt. Sein Denkmal steht auf dem Bahnhofplatz Zürich. An Bundesrat Stämpfli erinnert in Bern auf der grossen Schanze nur eine Büste auf einem Steinsockel. Die spätere Entwicklung gab Stämpfli aber auf der ganzen Linie recht. Der Rückkauf der Bahnen im Jahre 1898 legte dem Bund hohe Kosten auf, die man hätte vermeiden können, wenn man auf diesen Staatsmann gehört hätte.

Nach diesen politischen Auseinandersetzungen entschied sich die Bundesversammlung im Juli 1852 für den Privatbahnbau. Die Lösung des Eisenbahnproblems durch den Staat war noch nicht reif. Durch das neue Eisenbahngesetz wurde der Bau von Eisenbahnen zur Sache der Kantone und der Privatinitiative erklärt; damit machte man ihn zum Spielball regionaler Interessen. In unüberlegter Hast schuf man überall Eisenbahnen. Vom Resultat der Bahnbauwut der sechziger und siebziger Jahre zeugen zum Beispiel die eingestellten Tunnelbauten bei Mümliswil und Altbüron (Wasserfallbahn).

Es bestand das Projekt, Basel über Reigoldswil–Balsthal–Oensingen und Langenthal–Luzern zu verbinden. Oensingen am Jurafuss wäre damit zum Kreuzungspunkt der grossen West-Ost-Verbindung mit der nicht minder wichtigen Nord-Süd-Hauptverkehrsachse aufgerückt.

Im Hinblick auf den Bau der Gotthardbahn wurde 1872 ein neues Eisenbahngesetz geschaffen, welches das Privatbahnprinzip bestätigte, jedoch dem Bund die Möglichkeit des Baues und Betriebes von eigenen Bahnen einräumte und die spätere Rückkaufsmöglichkeit vorzeichnete.

Der Verstaatlichungsgedanke kam nie zur Ruhe. Bereits 1891 schien der Gesamtankauf der Schweizerischen Centralbahn durch die Eidgenossenschaft Wirklichkeit zu werden. In der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 wurde jedoch auf Grund eines Referendums die Vorlage mit 289 406 gegen 130 729 Stimmen verworfen. Stimmbeteiligung 79%!

Die Auseinandersetzung wurde unter Parlamentariern und in der breiten Masse, in Tagesblättern und Broschüren, an Stammtischen und Rednerpulten mit grosser Leidenschaft geführt. Der Verstaatlichungsgedanke gewann in der Folge im Schweizervolk immer mehr Anhänger. Die grösste Schwierigkeit bildete die Unsicherheit in der Bewertung des Rückkaufspreises. Als Vorbereitung für den Rückkauf regelten Erlasse das Rechnungswesen der Bahnen, die Arbeitszeit, die Pensionskassen etc. Am 20. Februar 1898 wurde

das Übernahmegesetz nach einem heftigen Abstimmungskampf mit 386 634 zu 182 718 Stimmen angenommen. Die «Schweizerischen Bundesbahnen» waren geboren.

Der Rückkauf – auch der unsere Ortschaft berührenden Centralbahn – wurde 5 Jahre darnach realisiert. Die SBB nahmen ihren Betrieb am 1. Januar 1902 auf. Die Gotthardbahn ging erst 1909 an den Bund über. Nicht nur in finanzieller, sondern auch in bautechnischer Beziehung übernahm der Bund ein schweres Erbe. Von den vom Bunde übernommenen Privatbahnen entsprachen einzig die Netze der Centralbahn und der Gotthardbahn den Erfordernissen des modernen Verkehrs. Als der Rückkauf zur Gewissheit geworden war, begannen viele Eisenbahngesellschaften Strecken und Rollmaterial zu vernachlässigen.

Die bauliche, betriebliche und verwaltungstechnische Weiterentwicklung der Eisenbahn wurde durch das SBB-Gesetz vom 23. Juni 1944 und die späteren Erlasse kodifiziert. Dieses SBB-Gesetz bildet noch heute die eigentliche Rechtsbasis der SBB.

Die Projektierung im Oberaargau

Anfang 1853 schrieb der bernische Regierungsrat – als Konzessionsbehörde – und der Regierungsstatthalter an den Gemeinderat Herzogenbuchsee, man möchte dem vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Central-Bahn mit der Planung betrauten Ingenieur Ferdinand Lehmann bei seiner nächsten «Hierherkunft» freundschaftlich entgegenkommen und ihn bereitwillig unterstützen. Die Strecke Olten–Murgenthal, dem rechten Aareufer entlang, bot keine besonderen Schwierigkeiten. Indessen wurde ab Murgenthal die Bahnführung nach drei Richtungen geplant, was reichen Gesprächsstoff brachte:

1. Murgenthal–Langenthal–Bleienbachermoos–Thörigen
2. Von der Murgenthalerhöhe in gerader Richtung über Bützberg nach Herzogenbuchsee, wobei die Strecke in beträchtlicher Distanz an Langenthal vorbei geführt hätte.
3. Das dritte Projekt entspricht der heutigen Bahnführung. Es wurde mit Rücksicht auf die Zweiglinie nach Solothurn gewählt.

Am 23. August 1853 berichtete Gottlieb Moser, Grossrat von Buchsi, dass die Eisenbahningenieure die Linie über Thörigen–Bettenhausen–Bollodingen abgesteckt hätten und «es den Anschein habe», dass Herzogenbuch-

see förmlich umgangen sei. Ob es wohl in der Absicht liege, Herzogenbuchsee für die Eisenbahn auf der Seite zu lassen?

Die Einwohnergemeinderäte von Herzogenbuchsee und Wangen sowie der Burgerrat von Herzogenbuchsee verfassten daraufhin eine «Ehrerbietige Vorstellung» an das «Tit. Direktorium des Verwaltungsrates der Schweizerischen Centralbahn» für sich und zu Händen des Verwaltungsrates. Dabei wurde auf den Warenverkehr, aufgenommen im Oktober 1853 durch die Firma Moser & Comp. sowie die in Wangen an der Aare domizilierte Firma Jakob Roth laut Warenliste vom September 1853 hingewiesen. Die Gäubahn Olten–Solothurn über Wangen sollte erst 1876 eröffnet werden, darum war Wangen 1853 am Bahnanschluss Herzogenbuchsee interessiert.

*Festlegung von Strecke und Bahnhof Standort
für Herzogenbuchsee*

Am 4. Januar 1855 wurde der Bahnhofstandort mit Bundesrat Stämpfli, den Abgeordneten des Gemeinderates von Herzogenbuchsee und Oberingenieur Buri festgelegt. Am 30. Januar 1855 erhielt der Gemeinderat davon Kenntnis, dass die Verträge zwischen Regierungsrat und Centralbahn-Verwaltung nun ausgewechselt worden seien. Darin sei bestimmt, dass die Eisenbahn und der Bahnhof in die tunlichste Nähe zu hiesigem Dorfe zu stehen kommen sollten. So wie selbige nunmehr abgesteckt seien, kämen Strecke und Bahnhof auf das Feld gegen Niederönz «beinahe näher zu dieser Ortschaft (Niederönz) als zu der hiesigen». Das konnte den Buchsern nicht gleichgültig sein, und so wurden die Herren Born, Handelsmann, und Felix Moser, Bankier, ausgeschossen, mit dem Bezirksingenieur Buri in Burgdorf Rücksprache zu nehmen, um ihn zu bewegen, «dass er der Linie näher beim hiesigen Dorf den Vorzug geben möchte.»

Der auf Betreiben des Oberingenieurs versammelten Behörde wurden am 17. August 1855 an Ort und Stelle die Einzelheiten der Stationsanlage erläutert, worauf sich der Gemeinderat einstimmig mit dieser Anlage, als den Interessen des Ortes entsprechend, einverstanden erklärte.

Am 13. August 1855 hatten jedoch Andreas Ingold, Johann Wälti, Andreas Ingold, Drechsler, Jakob Ingold und Johann Gygax Einsprache gegen den Standort des Bahnhofes erhoben. Sie beantragten, den Bahnhof ca. 100 Schritt weiter nach Nord-Westen anzulegen, ausserhalb der dort befind-

Waren - Verkehr im Herzogenbuchsee Kaufmannsamt im Oktober 1853.

<u>Einfuhr</u>		<u>Ausfuhr</u>
Feder Wasser jyr. Kog?	600	Julia Wasser jyr. Kog?
M. Fritschmann jyr.	4000	Fritschmann jyr.
M. Fritschmann Gussfandter	500	M. Fritschmann Gussfandter
Wasser - Wasser	150	Wasser etc.
Wasser - Wasser	150	Kupferman für Kupf.
M. Fritschmann Gussfandter	200	W. etc. für Kupf.
Wasser - Wasser	50	Kupf. Gussfandter u. Kupf. etc.
Kupfer - Kupfer	200	Wasser u. Gussfandter für Kupf.
Wasser etc.	2000	Gussfandter u. Kupf. etc.
Wasser - Wasser	1000	Kupf. Gussfandter u. Kupf. etc.
Wasser - Wasser	1500	Wasser
Wasser - Wasser	500	Kupf. etc.
Wasser - Wasser	200	Wasser

Warendokumentation 1853 des Handelshauses Moser u. Co., Herzogenbuchsee, als Grundlage zur Standortwahl.

lichen zahlreichen Baumreihen: die schönsten und alleinigen Wassermatten blieben verschont; ebenso die wertvollsten Ackergründe. Starke Bahnkurven würden alsdann wegfallen, «ebenso die Unannehmlichkeit für die Herren Ortsgeistlichen, das Eisenbahngewühl in der Nähe der Pfrunddomäne zu haben.» Kurz, der Bahnhof sollte in einer gehörigen, respektablen Entfernung von der Ortschaft gebaut werden.

Mit Schreiben vom 28. August 1855 doppelte der streitsüchtige Fürsprecher Karl Moser, Almosner, «Suppenkari» genannt, nach mit der Behauptung, dass der Gemeinderat von Herzogenbuchsee in dieser Sache ziemlich willkürlich und eigenmächtig vorgehe, ohne wesentlich Mitbeteiligte anzuhören oder einzuvernehmen und begründeten Wünschen Rechnung zu tragen. Er schloss mit der Bitte um Vorlage an die bernische Regierung, bevor die Bahnhofarbeiten beginnen.

In seinem Bericht an die Centralbahnverwaltung stellte Sektionsingenieur Buri fest, dass die in dem Gesuch aufgeführten technischen Gründe jeglichen Haltes entbehrten, indem die Bahn in Herzogenbuchsee, was Linie

und Gefällsverhältnisse betreffe, weit innerhalb der gestatteten Grenzen liege. Um kein Haar breit sei der Bahnhof mehr Überschwemmungen, herrschenden Krankheiten oder sonstigen in dem Gesuch so lebhaft ausgemalten Naturereignissen ausgesetzt, als ca. 100 Schritt westlich an dem Orte, wo die Gesuchsteller den Bahnhof vorschlugen.

An den Verhandlungen mit Bezirksingenieur Buri waren von 9 Ausgeschossenen des Gemeinderates, die Herren Born, Handelsmann, und Felix Moser, Bankier, massgeblich beteiligt. Ferner war Gemeinderat Gottlieb Moser beauftragt, die Beschwerde «in betreff des Eisenbahnwesens und den übrigen darin vorkommenden Sachen auf geeignete Weise zu widerlegen».

Inzwischen wurde in der Sitzung des Gemeinderates vom 26. September 1855 der Plan über den Bau der Eisenbahn «von den Hofmattäckern über das Reckenbergfeld gegen den Wald zu und dann weiter gegen Weissenried» vorgelegt und beschlossen, ihn während 30 Tagen auf der Gemeindeschreiberei aufzulegen. Die Betroffenen sollten durch ihre Unterschrift bestätigen, hievon Kenntnis erhalten zu haben.

Durch Unterzeichnung des Vertrages mit der Centralbahnverwaltung wurde auch die Finanzierungsfrage geregelt. Der Kanton Bern hatte sich mit 4 Millionen zu beteiligen, welche auf die Ortschaften, die durch die Bahn berührt wurden, zu verteilen waren. Der Oberaargau hatte Fr. 200 000 zu übernehmen, nämlich Langenthal Fr. 110 000 und Herzogenbuchsee Fr. 90 000.

1877 kam unser Bahnhof wieder ins Rampenlicht: die nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 eingetretene Konjunktur äusserte sich in einem eigentlichen Gründungsfieber von Eisenbahnen, das zum Teil in politischen Motiven seinen Grund hatte. So eröffnete die Schweizerische Nationalbahn am 15. Oktober 1877 die Strecke Winterthur–Otelfingen–Baden Oberstadt und am 6. September 1877 die Fortsetzung über Lenzburg nach Zofingen als Konkurrenzlinie zur SCB. Geplant war in der Folge eine Linie Zofingen–Langenthal–Bleienbach–Herzogenbuchsee mit Weiterführung nach Koppigen–Messen bis Lyss. Die Gemeinde Buchsi hätte sich mit der Übernahme von Vorbereitungsaktien für Fr. 1200 und Hauptaktien für Fr. 150 000 beteiligen sollen. Die Finanzierung war laut Protokoll des Gemeinderates vom 26. August 1873 an die Bedingung geknüpft, dass der Bahnhof der Schweizerischen Nationalbahn mit dem Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn «vereinigt, oder so erstellt werde, dass derselbe der Ersteren unmittelbar an den Bahnhof der SCB in Herzogenbuchsee angrenzt».

Für die Weiterführung ab Zofingen war durch ein Initiativkomitee mit Nationalrat Born von Buchsi an der Spitze das Konzessionsgesuch eingereicht worden. Diese Linie war als Verbindungsstück der Broyetalbahn mit der Nationalbahn gedacht und sollte die mächtige Centralbahn und die Nordostbahn konkurrenzieren.

Ursprünglich war in den fünfziger Jahren Zofingen als Kreuzungspunkt der Eisenbahnlinien Bern–Zürich und Basel–Luzern in Aussicht genommen worden; doch konnte sich die Gemeinde nicht dazu entschliessen, das Areal zur Errichtung eines Centralbahnhofs kostenlos abzugeben. Da kam ihr Olten zuvor, und Zofingen wollte in der Folge seine Zurücksetzung durch seine Beteiligung am Nationalbahnprojekt wieder wettmachen. Der «Herrenbahn» (SCB) sollte eine «Volksbahn» gegenübergestellt werden und als Konkurrenzlinie eine neue durchgehende Transversale Bodensee–Genfersee gebaut werden. Durch Zahlungsunfähigkeit, Konkurs und Zwangsliquidation der Nationalbahn kam auch dieses Projekt nie zur Ausführung, und Zofingen blieb auf diesem Stumpengeleise mit einem Verlust von 4,5 Millionen sitzen. Wie bei der Wasserfallen- und Wauwilbahn waren auch hier die Eisenbahnträume ausgeträumt.

Der Bahnhof

Der Bahnhof – Hof bedeutet eine Geschlossenheit in der Gebäudeanordnung, eine hofartige Gruppierung von Aufnahmegebäude, Bahnhofhalle und Nebenbauten. Bei einem Durchgangsbahnhof liegt das Aufnahmegebäude seitlich des Gleises auf der Ortsseite. Die Bahnhöfe Aarburg, Langenthal, Herzogenbuchsee und Burgdorf wurden vor 125 Jahren nach gleichen Plänen erbaut. Man wählte einen einfachen, nahezu nüchternen, der Landschaft gemässen und damit auch kostengünstigen Baustil, ganz im Gegensatz zu städtischen Bahnhöfen, die ein prägnantes städtebauliches Monument, eine zentrale Begegnungsstätte, darstellen. Als Bau der Öffentlichkeit hat der Bahnhof auch eine Repräsentationsaufgabe zu erfüllen.

Der heutige Bahnhof umfasst umfangreiche eisenbahnbetriebliche Einrichtungen; er ist ein durchgeplantes organisiertes Dienstleistungszentrum. Die grossen Bahnhöfe wurden zur wichtigen Nahtstelle und zu neuem Zentrum eines Ortes.

Dass der Bahnhof – wie heute – auch damals verkehrsfremden Interessen dienen musste, hat der Gemeinderat am 6. Juli 1857 festgestellt, indem er das Regierungsstatthalteramt Wangen darauf aufmerksam machte, dass das hier an Sonntagen auf dem Bahnhof und an Märkten stattfindende Spielen um Lebkuchen und Kachelgeschirr für Kinder nachteilige Folgen habe.

Ein Bonmot besagt, dass wir Schweizer fürs Leben gern zum Bahnhof gehen, aber nicht verreisen. Allzuoft begegnet man auf dem Bahnhof denselben Leuten, die weder abreisen wollen, noch von der Bahn kommen. Bei den grossen Reisekünstlern fängt die glückliche Reise schon auf dem Bahnhof an. Der ungeheure Apparat, den wir so kurzweg «Eisenbahn» nennen, dieses die Länder überziehende technische Wunder, ist plötzlich in unsere Dienste getreten.

Mit dem Aufnahmegebäude und besonders mit der repräsentativen dorfsseitigen Fassade wollte man vor 125 Jahren der Ortschaft einen neuen Akzent geben. Der Bahnhof wurde zu einem wichtigen Teil des Ortsbildes, da er den optischen Abschluss der Bahnhofstrasse bildet und damit dem ganzen Quartier sein Gepräge gibt.

Im Jahre 1874 wurde der Bahnhof Herzogenbuchsee erweitert. Dabei entfernte man die Zwischenstützen der Bahnhofhalle und erreichte damit eine freitragende Überdachung. Die SCB scheint diesen Umbau formlos und eigenmächtig durchgeführt zu haben, ohne dass den gesetzlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872 Rechnung getragen wurde. Von seinem Podium als bisher «stiller Beobachter» herabgestiegen, schreibt Bundespräsident Schenk am 14. August 1874 an das Direktorium des SCB wörtlich:

«Zur Vernehmlassung über Ihr unterm 28. Juli ans Eisenbahn- & Handelsdepartement gerichtetes Gesuch um Genehmigung der Pläne für die Erweiterung des Bahnhofes Herzogenbuchsee eingeladen, berichtet der Regierungsrat des Kantons Bern, dass er materiell gegen den Plan nichts einzuwenden habe, destomehr aber in formeller Beziehung, denn die fraglichen Neubauten seien schon vollständig erstellt; ein solches Vorgehen weist den Behörden eine durchaus unwürdige Rolle zu. Auch wir sehen uns zu keiner Beanstandung des Planes resp. der ausgeführten Bauten veranlasst, müssen Ihnen aber unsere ernste Missbilligung über Ihr Verfahren ausdrücken, welches zu den Vorschriften des Eisenbahngesetzes und dem bundesrätlichen Kreisschreiben vom 25. Mai abhin in schroffem Widerspruch steht und die Genehmigung der Pläne zu einer reinen Form, also das Entscheidungsrecht



Blick auf den Bahnhof von Nordwesten. Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz. Harmonisch wirken die 100 m langen beiden Perronüberdachungen und das Aufnahmegebäude. Totalumbau 1979–1981.

der Behörden illusorisch macht. Wenn der Fall sich wiederholen sollte, so werden wir in Erwägung ziehen, ob nicht vor allem der Status quo ante zu erstellen sei und durch welches Mittel sonst dem Gesetze und unsern Vorschriften Nachachtung verschafft werden könne». Das war ein deutliches Schreiben an die eigenmächtige Bahngesellschaft!

Unser Bahnhof hat seither jahrzehntelang über alle Betonperioden hinaus das gleiche Gesicht bewahrt. Das Aufnahmegebäude hat wohl eine Aussenrenovation erfahren; in der vertrauten Form aber ist es erhalten geblieben. Innen mussten aber für eine reibungslose Abfertigung der Passagiere die Verkehrswege und die Raumabfolge umgestaltet werden. Das Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes, die Geleiseanlagen und der Bahnhofplatz sind auf demselben Niveau. Als Durchgangsbahnhof in Geleisegleichlage bildet unser Bahnhof den Normalfall. Im « Provinzbahnhof» wickelt sich der Verkehr ohne das Gedränge und Getöse einer Hauptstadtanlage ab.

chitekt der Bernischen Staatsbahnen, entwarf und leitete in Zusammenarbeit mit Oberingenieur W. Pressel nicht nur die Stationsbauten in Bern und auf allen Zwischenstationen, sondern auch die Drehscheiben, Wasserkrane und alle Nebenbauten. Maring hatte sich die Erfahrung für die Projektierung des Berner Bahnhofes beim Bau deutscher, belgischer und französischer Bahnhöfe zunutze gemacht.

Die Bahnhofhalle

Die Perronhallen und Perrondächer bilden eine Ergänzung des Aufnahmegebäudes. Sie verschaffen dem Reisenden einen gegen die Unbill der Witterung geschützten Übergang vom Hauptbau zu den Bahnwagen. Sie gewähren auch dem im Bahnhof beschäftigten Bahn- und Postpersonal den besten Schutz und behindern durch grosse Säulenabstände den Verkehr auf den Perrons am wenigsten. Die Hallen wurden vor allem in grösseren Bahnhöfen mit Umsteigeverkehr errichtet, so in Burgdorf, Herzogenbuchsee, Langenthal und Aarburg. Das technische Problem beim Bau der Bahnhofhalle bestand darin, weite Räume stützungsfrei zu überdachen und einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Unsere Bahnhofhalle wurde seinerzeit vom Bahnhofarchitekten Rudolf Ludwig Maring aus Basel (1820–1893) entworfen und errichtet; sie war auf die Eröffnung der Bahnstrecke Olten–Herzogenbuchsee am 16. März 1857 betriebsbereit. Die Fachwerkkonstruktion der 95 Meter langen Bahnhofhalle ohne Oberlicht mit durchgehendem Rauchabzug wird alle 10 Meter von massiven Holzpfählern mit gusseisernen Basen gestützt. Sie ist verstärkt mit eisernen Zugbändern und Streben. An den Giebelseiten füllt maurisch anmutendes Zierwerk die Felder. Die Holzpfeiler stehen in viereckigen gusseisernen Gefässen, die auf allen vier Seiten mit Schweizerkreuzen durchbrochen sind. Die Eindeckung bestand aus einer Holzschalung unter Eternitplatten. Da die Halle keine Oberlichter besass, wirkte das Innere bei besetzten Geleisen etwas düster. Unsere Perronhalle war die letzte Halle dieser Art in der Schweiz.

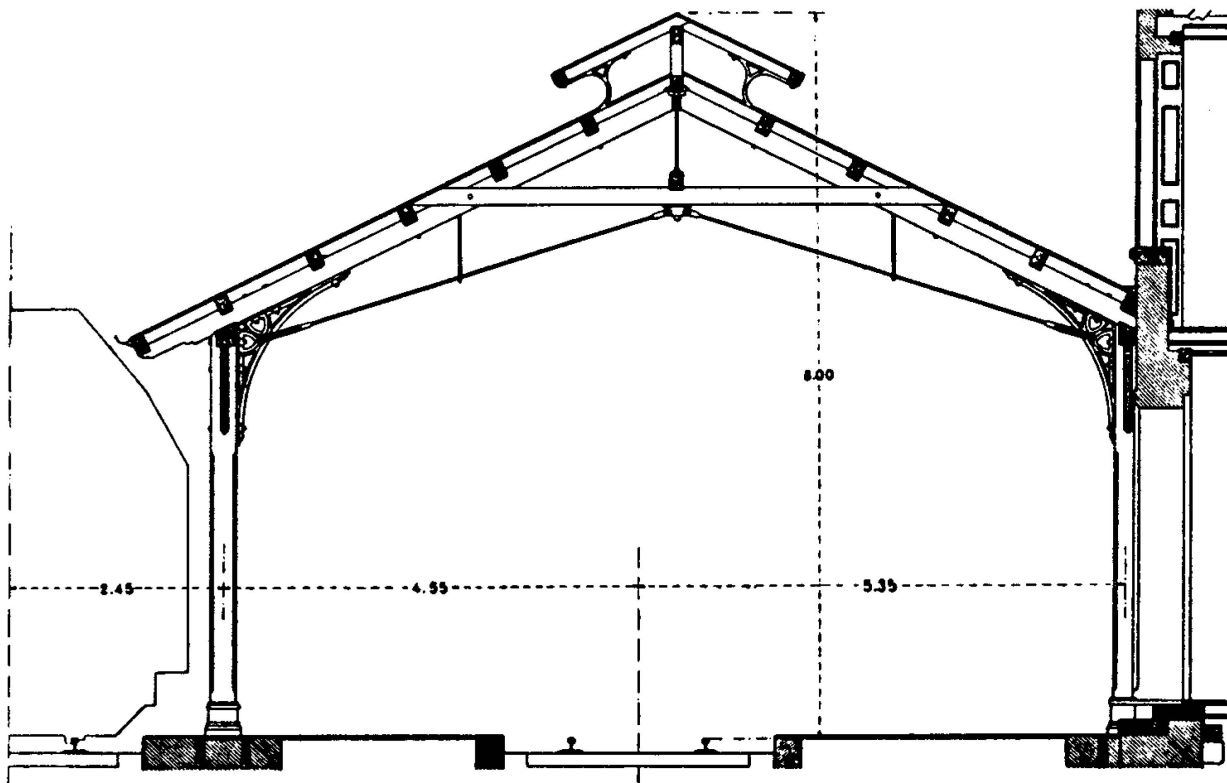
Die Alternativgruppe unserer Ortschaft hat 1978 versucht, den Abbruch der Halle zu verhindern und sie unter Schutz zu stellen. Wenn auch der Halle aus der Frühzeit der Schweizer Eisenbahnen ein grosser Dokumentarwert nicht abgesprochen werden kann, verboten doch Sicherheitsüberlegungen ihre Erhaltung an Ort und Stelle.

Die letschti Bahnhofhalle

Die mächtig grossi Bahnhofhalle,
Die hett mer immer bsunders gfalle;
Uf guete Sockle sicher gschützt,
Het si vor Schnee und Räge gschützt.
Doch jerze het si müesse falle
Die liebi, alti Bahnhofhalle.
Äs settigs Dach gar niene git's
Sogar no i der ganze Schwyz.
Me het se aber nit zerstört,
Het Sorg gha, wie-n-es si ou ghört,
Me het se richtig demontiert
und fachmännisch ou deponiert.
Me möcht halt doch das guete Alte
Dr Nachwält wyter no erhalte.
Doch ohni Chöschte geit's halt nit,
Drum hälfet alli freudig mit.
Äs günstigs Plätzli wird me finge,
Wenn alli hälfe, muess's jo glinge
I chönnt's am beschte no begryfe
Als Museum vo alte Lokomotive,
Vor allem gsuch se bsunders gärn
Im neue Verchershus vo Luzärn.

Von Walter Kocher, Steinhof (1894–1981)

Im März 1979 begann man mit dem Abbruch. Die Bauelemente fanden vorerst keinen Käufer und wurden gegen Witterungseinflüsse geschützt auf dem Bahnareal deponiert. Nun hat die alte Halle den Oberaargau endgültig verlassen und wurde mit Bahnwagen nach Thun transportiert. Sie soll auf dem Gelände des geplanten Dampfmaschinenmuseums «Vaporama» wieder aufgebaut werden.



Querschnitt Perronhalle Herrogenbuchsee. Aus Stutz: Die Bahnhöfe der Schweiz.

Die Bauarbeiten

Beim Beginn der eigentlichen Bauarbeiten um 1854 sah sich der Gemeinderat vor soziale und wirtschaftliche Probleme gestellt. Der Bahnbau, der fast ausschliesslich manuell erfolgte, erforderte viele Arbeitskräfte, die verköstigt und untergebracht werden mussten. So beschloss der Gemeinderat am 4. Dezember 1854 um die Bewilligung nachzusuchen, dass im hiesigen Dorfe eine vierte Wirtschaft «III. Class» errichtet werden dürfe. Das Begehren wurde jedoch vom Regierungsrat wegen Fehlens hinlänglicher Gründe abgewiesen. Am 29. Februar 1856 sah sich die Behörde wegen dem starken Zudrang von fremden Eisenbahnarbeitern, die sich hier ohne Legitimationsschriften niederliessen, veranlasst, beim Regierungsstatthalteramt zu erfragen, wie man sich diesen Leuten gegenüber zu verhalten habe. Am 1. September 1856 stellte der Gemeinderat den Eisenbahnakkordanten Georg August Gonzenbach, von St. Gallen, Anton Fässler, Christian Wagner, Architekt, von Stuttgart, und Emanuel Gottlieb Palmer, von Winnenden (Oberamt Waiblingen/Württemberg) günstige Zeugnisse aus. Ausserdem beschloss er am 4. Mai

1857, diese Eisenbahnakkordanten hinsichtlich ihres Erwerbes für Gemeindetellen zu belangen.

Über die Devisierung und Vergebung der Arbeiten für die Station Herzogenbuchsee gibt ein Bericht des Ingenieurs der VII. Sektion Burgdorf, Buri, vom 28. April 1856 an das Direktorium der SCB in Basel Auskunft: der Voranschlag der Station Herzogenbuchsee war im Vergleich mit den Anschlägen der übrigen Stationen der ungünstigste, weil sämtliche Materialien stundenweit herbeigefahren werden mussten. Für die Maurer- und Steinhauerarbeiten hat die Bahnverwaltung die Unternehmer Wagner & Palmer bezeichnet. Diese Firma hat mit Steinbrecher Christen Klötzli in Burgdorf am 28. September 1856 für die Lieferung von 5000 c' (Kubikfuss) sauberen Hausteinen «nach den in Händen habenden Steinzeddel» vereinbart, diese in der dort angegebenen Ordnung zu brechen und den betreffenden Fuhrleuten aufzuladen. Steinbrecher Klötzli behielt sich immerhin vor, dass er während dieser Zeit, also bis 31. Oktober 1856, von Baumeister Gribi in Burgdorf mit den Steinen für die gleichzeitig zu bauende Remise (Lokomotivdepot Burgdorf) nicht gedrängt werde. Die Rechnung von Steinbrecher Klötzli ist hier abgebildet. Die Arbeiten vollzogen sich unter Anleitung und Aufsicht des tüchtigen Bauführers Jochem.

Ferner erhielten die Unternehmer Wagner & Palmer am 11. Juni 1856 den Auftrag für das Bahnwärterhaus No. 2, das als Musterhaus zu erstellen war. Die Holzarbeiten wurden an Zimmermeister Grütter aus Seeberg und Schreinermeister Bernhard aus Buchsi vergeben. Für diese beiden haben Amtsrichter Affolter von Hermiswil und Bankier Moser & Comp, von Herzogenbuchsee Bürgerschaft geleistet für fristgerechte Vollendung der Arbeiten.

Das Bahnhofquartier und die Anpassung der Strassen

Durch den Bahnbau wurden vor 125 Jahren verschiedene Verbindungswege entzweigeschnitten. Problemlos waren die Übergänge der Wangenstrasse und der Bernstrasse: sie erhielten Wärterhäuschen und Barrieren. Die schienenebene Kreuzung der Bahn mit der Wangenstrasse wurde 1969 durch eine Unterführung – zusammen mit der Zweiglinie nach Solothurn – eliminiert. Im Zuge der Bahnsanierung ersetzte man 1981 auch die höhengleiche Kreuzung der Bernstrasse nach Oberönz durch eine Unterführung.

Rechnung für

Lfd. Wagner & Palmee

Steinbrecher Klötzli in Burgdorf

galisfante Hauptmauer zum Aufsat Herzogenbuchsee.

Seit abgabener Leistungsschein wurden
bis zum 7. Sept. 1856 abgabener

z. H. 3630 c'

pr. cub. Fuß 24 Rp. — 871 frs. 20.

Summefrs: 871 . 20 —

Handgezeichnet am 7. Sept. 1856

zur Leistung beständig

sign: Christian Klötzli.

in Richtigkeit obiger Rechnung

bestätigt:

Handgezeichnet am 7. Okt. 1856

Handwritten signature: *H. M. ...*

Die Wegverbindung mit Niederönz wurde 1855 durch das Aufnahmegebäude und die Bahnanlagen unterbrochen. Sie musste daher in einer Krümmung über den Bahnhofplatz und in westlicher Richtung dem Bahnkörper entlang in einer weitem Biegung über die Geleise Richtung Lorraine angelegt werden. Der neue Weg sollte nach Meinung des Gemeinderates wenigstens 24 Schuh Breite haben, damit zwei Fuhrwerke nebeneinander fahren könnten. Dieser Weg war durch eine primitive Schiebbarriere gesichert. 1900 verlangte die Behörde das Anbringen von Aufzugbarrieren, deren Bedienung von einem Punkte aus erfolgte. 1914 wurde dann dieser Bahnübergang durch eine Unterführung ersetzt.

Die SCB musste aber noch den Bahnhof mit der Wangenstrasse verbinden. Diese Strasse, damals nicht sehr sorgfältig gebaut, ist die heutige Lagerstrasse. Die durch grobes Gestein ausgeführte Oberfläche soll «wenig zu guter Fahrt geeignet sein», so steht im Protokoll des Gemeinderates vom 31. Dezember 1857. Mehrere Private beklagten sich über den schlechten Zustand dieses von der SCB zu unterhaltenden Strassenstückes. Der Verkehr wurde aber von der SCB als unbedeutend bezeichnet, indem lediglich die Post nach Wangen alle Tage viermal dieses Wegstück befahre.

Durchschnitten durch den Bahnkörper wurde auch ein Verbindungsweg zwischen dem Heimenhausfeld und dem Kappeliweg, der den Heimenhausern als Kirchweg und den Buchsern als Feld- und Waldweg diente. Für diese Wegverbindung bestand kein Übergang; so musste Bahningenieur Nager feststellen, «dass Bewohner von Heimenhausen bisweilen, und in versteckter Weise, das Bahntrasse überquerten. Dabei warteten oft Leute, bis der Bahnwärter Matti sich von dort entfernt hatte, und dann sprangen sie eiligst über die Schienen.» Durch Konzessionsbewilligung der SCB, unterzeichnet durch den Gemeinderat am 16. Mai 1872, wurde schliesslich ein Fusswegrecht von zwei Schuh Breite eingeräumt. Später war die Schliessung dieses Weges doch unumgänglich. Der Bundesrat, der eine Einsprache der Gemeinde ablehnte, ermächtigte die SCB, den Übergang durch die Erstellung einer unbeschwerlichen Parallelstrasse auf die Wangenstrasse hin zu verlegen. Das ist die heutige Grabenstrasse.

Notwendig war auch eine neue Verbindung zwischen der Bern-Zürichstrasse und der sogenannten Kastenstrasse, die vom Sonnenplatz über Bettenhausen nach Burgdorf führt, und die nun vom Oberönz-Bahnübergang der Bahn entlang nach Hegen angelegt wurde. Diese Verbindungsstrasse (Hegenstrasse) wurde durch Ingenieur Moser projektiert und 1865 der Direktion



Bahnhof und Bahnhofstrasse auf einer historischen Werbekarte.

der öffentlichen Bauten des Kantons Bern zur Genehmigung unterbreitet. Damit wurde die Verbindung nach Wynigen–Burgdorf wesentlich verkürzt und zudem die Steigung über den Hänsiberg vermieden.

In weitsichtiger Weise wurde durch Ingenieur Robert Moser ein Strassen- und Überbauungsplan für das an die Bahnanlagen grenzende «Neue Quartier» erstellt, der am 21. März 1863 durch den Grossen Rat des Kantons Bern genehmigt worden ist. Die Gemeindeversammlung erliess am 16. Dezember 1863 ein entsprechendes Baupolizeireglement. In § 9 wurde festgelegt, dass an den beiden Hauptstrassen, welche vom Stationsgebäude auf die Bern-Zürich-Strasse (Bahnhofstrasse) und vom Güterschuppen gegen den Helferei-Rain führen (Mittelstrasse) alle Gebäude auf die gleiche Baulinie gesetzt werden mussten. Für diese mutige raumweite Anlage ist Buchsi den damaligen Planern und Bürgern immer noch dankbar.

Überbaut waren damals die Bahnhofstrasse mit 10 und die Mittelstrasse mit 2 Gebäuden. Bereits am 23. März 1857 hatte Grossrat Moser ein Projekt betreffend Erweiterung des nun Niederönzgasse genannten Wegstückes vorgelegt. Daraus ist nach mühevollen Verhandlungen über Ausmass, Wegbreite, Scheidemarchen und Unterhalt die heutige respektable Bahnhofstrasse entstanden, die auf den Plänen von Robert Moser basiert.

Die Einwohnergemeinde Herzogenbuchsee sanktionierte am 19. Mai 1869 eine Übereinkunft mit der SCB, wonach inskünftig alle durch den Bahnbau notwendig gewordenen Strassen durch die Gemeinde zu unterhalten seien. Ausgenommen blieb nur der Bahnhofplatz. In diesem Zusammenhang wies die SCB daraufhin, dass eine Ortschaft nicht nur Leistungen verlangen könne, sondern selbst mit Opfern voranzugehen habe, um ihre Entwicklung zu fördern und Handel und Gewerbe zu einem grösseren Aufblühen zu bringen.

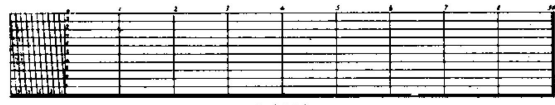
Die Bahnstrecken und deren Eröffnung

In die Jahre, da in Herzogenbuchsee die erste Eisenbahn gebaut wurde, fällt die Eröffnung folgender Bahnanlagen:

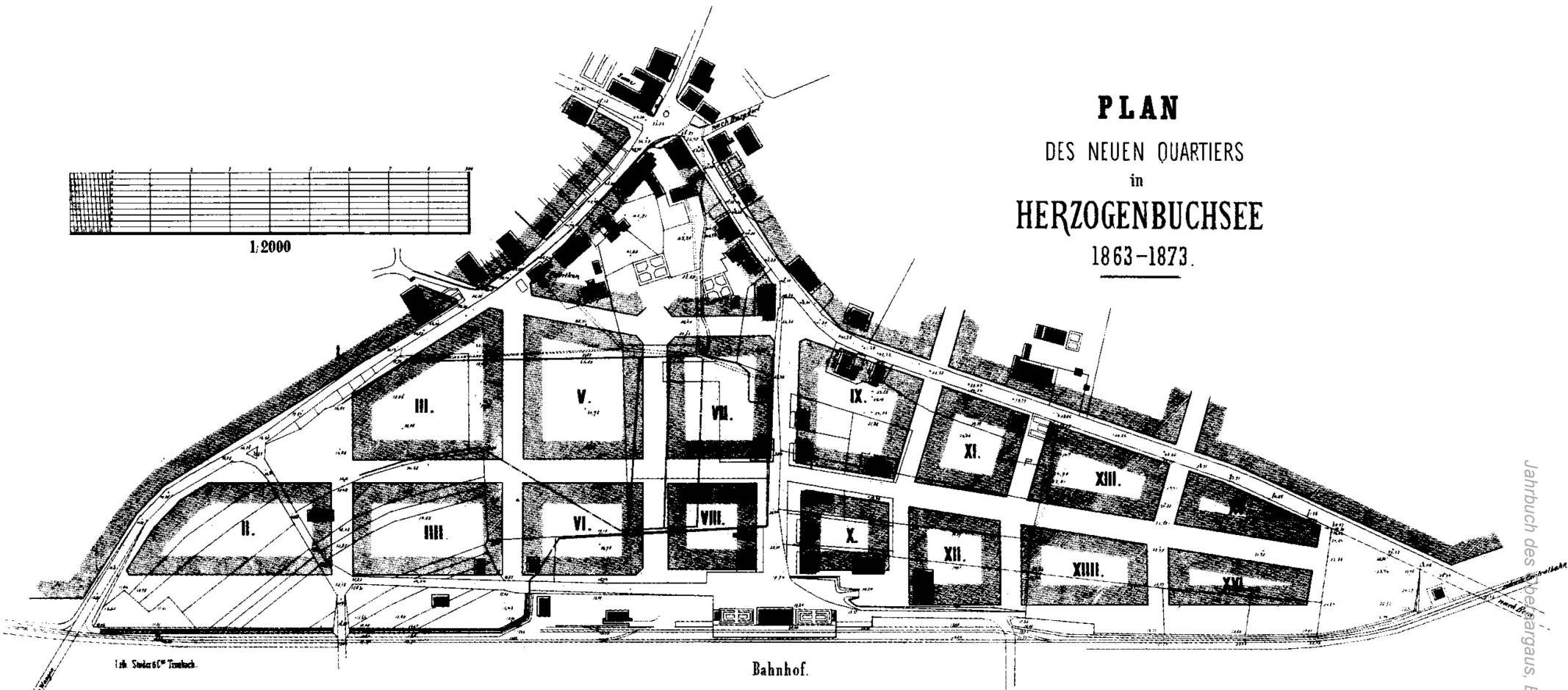
15. Juni 1844	Saint Louis–Basel	1,86 km
9. August 1847	Zürich–Baden	23,33 km
19. Dezember 1854	Basel–Liestal	13,26 km
1. Juni 1855	Liestal–Sissach	6,86 km
29. September 1856	Baden–Brugg	9,03 km
16. März 1857	Aarburg–Herzogenbuchsee	23,83 km
1. Mai 1857	Sissach–Läufelfingen	9,63 km
1. Juni 1857	Herzogenbuchsee–Biel (prov.)	37,75 km
16. Juni 1857	Herzogenbuchsee–Bern/Wilerfeld	37,28 km
1. Mai 1858	Läufelfingen–Olten	7,86 km
15. Mai 1858	Brugg–Aarau	17,84 km

Solothurn zählte damals etwa 5800 und Biel etwas über 4000 Einwohner. Der Linie Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel kam bis zur Eröffnung der Gäubahn Olten–Oensingen–Solothurn–Busswil vom 4. Dezember 1876 eine grosse Bedeutung zu, weil sie jahrelang die einzige Schienenverbindung zwischen der Region Biel–Neuenburg und dem nordöstlichen Teil der Schweiz darstellte. Zur Zeit der Streckeneröffnung bestanden zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn lediglich die beiden Stationen Inkwil und Subingen. Erst sechs Jahre später rückte Derendingen ins Blickfeld und gab Anlass zu einem Stationsprojekt, das auf industriellen Unternehmergeist zurückzuführen

PLAN
DES NEUEN QUARTIERS
in
HERZOGENBUCHSEE
1863-1873.



1:2000



1ck. Suter & Co. Tschuck.

Bahnhof.

Genehmigt von dem Tit. Grossen Rath des Kantons Bern
am 21 März 1863.

ren war. Die Baumwollspinnerei «Emmenhof» und die Papierfabrik Biberist entwickelten sich dank der Wasserkraft des Emmenkanals günstig. Die Konzession zu diesem Gewerbekanal, der seine Wasser bei Biberist aus der Emme bezieht und sie nach Ausnützung der Aare zuführt, wurde 1863 von den solothurnischen Behörden der Firma Locher in Zürich erteilt. Die gleiche Firma bemühte sich um eine zweite Konzession für den Bau einer dem Emmenkanal entlang führenden Pferdebahn, die als Verbindungsgeleise zwischen den neuen Industrien und der Centralbahn dienen sollte. Gleichzeitig war ihre spätere Verlängerung bis zu den Eisenwerken in Gerlafingen geplant. Vertraglich wurde zwischen den Herren Locher und der SCB die Möglichkeit einer späteren Ausdehnung der Pferdebahn nach Norden bis Attisholz vereinbart. Ein Seiten- und Stumpengeleis wurde derart angelegt, dass es sich in die kommende Station Derendingen einfügen konnte. Es bestand in Derendingen kein Stationsgebäude, und der gesamte Personen- und Güterverkehr wickelte sich unter freiem Himmel ab. Die Expedition besorgten die Stationen Solothurn und Herzogenbuchsee. 1869 ging die Pferdebahn von der Firma Locher an die Herren Naeff und Zschokke über, welche die Ausdehnung bis Gerlafingen vollzogen. Zwei Jahre später erfolgte die Errichtung der Station Derendingen mit Abfertigungsbefugnis. 1873 ging die bisherige Pferdebahn an die Emmenthalbahn über, und Derendingen erlangte dadurch den Charakter einer Gemeinschaftsstation. Bis zur Eröffnung der Gäubahn 1876 und des Bahnhofes Neu-Solothurn (Hauptbahnhof) am 4. Dezember 1876 verkehrten die Züge zwischen Burgdorf und Solothurn über den Pferdebahnabschnitt. Die Emmenthalbahn stellte ihren Betrieb auf der Zweigstrecke von Biberist her am 30. Juni 1884 vollständig ein und die verbliebenen Schienen kehrten zu ihrer ursprünglichen Funktion eines Industriegeleises zurück.

In Richtung Bern konnte am 16. Juni 1857 von Herzogenbuchsee nur bis zum «provisorischen Bahnhof» auf dem Wilerfeld gefahren werden. Erst am 15. November 1858, nach Fertigstellung der «Roten Brücke», konnten die Züge in den definitiven Berner Hauptbahnhof (Kopfbahnhof) einfahren. (Streckenlänge 3,099 km). Dadurch entstand eine durchgehende Schienenverbindung von Zürich bis zum heutigen Berner Bahnhof. Nun mussten die eidgenössischen Parlamentarier nicht mehr von der Bahn auf Postkutschen umsteigen.

Schliesslich wurden 1876 die Gäubahn Olten–Solothurn und der heutige Hauptbahnhof Solothurn sowie die Strecke Lyss–Payerne–Palézieux–(Lau-

sanne) eröffnet. Von diesem Zeitpunkt an sank das Verkehrsvolumen auf dem Bahnhof Herzogenbuchsee ganz beträchtlich. Noch im Jahr zuvor war die Zahl der Züge auf der Strecke Olten–Herzogenbuchsee auf 26 angestiegen. Herzogenbuchsee–Bern und Herzogenbuchsee–Solothurn verzeichneten je 20 Züge. Mit der Eröffnung der Gäubahn gingen die Zugsleistungen Olten–Bern auf 16 und auf der Strecke nach Solothurn sogar auf 8 Züge zurück.

Die Eröffnung der Gäubahn brachte wegen Transportschwund im Geleisefeld und in den Bahnanlagen in Buchsi verschiedene Umstellungen.

Im Jahr 1874 wurde die Strecke Aarburg–Herzogenbuchsee mit 23,788 km Betriebslänge (Niederwil–Rothrist–Murgenthal bereits 1872) auf Doppelspur ausgebaut. Aber erst am 1. Juni 1896 konnte die 32,010 km messende Strecke Herzogenbuchsee–Zollikofen doppelspurig befahren werden. Der Ausbau der Linie Zürich–Bern auf Doppelspur dauerte somit von 1859 bis 1896, also fast eine Generation.

Als Markstein ist die viergleisige Zufahrt vom Wilerfeld in Bern zum Bahnhof zu erwähnen. Die Einweihung fand am 6. September 1941 im Beisein vieler Gäste mit General Guisan und Bundesrat von Steiger statt. Die alte «Rote Eisenbahnbrücke» – im Untergeschoss Strassenbrücke – hatte man nicht gleichzeitig mit zwei Zügen befahren dürfen. Sie wurde abgebrochen und durch die neue Lorrainebrücke für den Strassenverkehr ersetzt.

1865 benötigte man für die Fahrt von Zürich nach Bern 3 Stunden 45 Minuten, 1900 zweieinhalb Stunden und 1930 waren es noch rund 2 Stunden. Zu einem Umschwung kam es 1936 mit den neuen aufenthaltslosen Städteschnellzügen Zürich–Bern (–Genf). 1952 betrug deren Reisezeit 1 Stunde 28 Minuten, dann 1 Stunde 23 Minuten und mit der Einführung des Taktfahrplans noch 1 Stunde 13 Minuten.

Auch die Weiterführung der Bahnlinie von Herzogenbuchsee nach Bern hatte sich nicht reibungslos vollzogen. Die ersten Pläne der Centralbahngesellschaft sahen vor, die Bahnlinie entlang der Staatsstrasse, also über Seeburg–Kirchberg zu führen, denn das Wynigentäli und insbesondere der Gyrisberg boten grosse Schwierigkeiten für den Bahnbau. Der Grosse Rat lehnte jedoch mit einer Stimme Mehrheit die Linienführung über Kirchberg ab, nachdem sich die Burgdorfer bereit erklärt hatten, die Mehrkosten für den Gyrisbergtunnel und für die schwierige Trassierung im Wynigentäli zu übernehmen. In mühseliger Arbeit wurde der Gyrisbergtunnel erstellt, schon damals mit Fremdarbeitern, mit Deutschen, die auf diesem Gebiet Fachleute waren. Die Mehrkosten betrugen Fr. 310 000.–. Immerhin hatte schon die

Konzession der Berner Regierung die Linie von Herzogenbuchsee über Wynigen nach Burgdorf vorgesehen. Die Bauzeit betrug zwei Jahre. Die GVK-Idee einer direkten zweiten Doppelspur Bern–Olten ist also nicht neu. Schon damals war die Bevölkerung von Kirchberg und Koppigen gegenüber dieser Linienführung misstrauisch und wie heute ablehnend. Die neue Haupttransversale NHT der SBB erhitzt gegenwärtig die Gemüter, und viele Leute sind der Ansicht, der Verschleiss an wertvollem Kulturland sei viel zu gross. Immerhin darf nicht vergessen werden, dass sich unsere Bahnen im grossen und ganzen noch auf den von den Urgrossvätern erbauten Infrastrukturen bewegen. Die Dringlichkeit des Baues der NHT-Abschnitte Bern–Olten und Olten–Basel wird mit der Alimentierung des Lötschbergs begründet, weil andernfalls dort der Ausbau auf Doppelspur nicht voll genutzt werden kann. Vielleicht kommt zur Vermeidung von grossem Kultur- und Landschaftsschaden bei dieser Anlage eine grosszügige Untertunnelung in Frage.

Buchsli erlebt die ersten Züge

Die Probe- und Eröffnungsfahrten haben vor 125 Jahren ein grosses Publikum angelockt. So zogen auch die Heimenhauser, unter ihnen meine Grosseltern, von Wanzwil her gegen unser Dorf. Wie mir mein Vater mehrmals glaubhaft erzählte, sollen sie aber bereits beim «Bädli» Halt gemacht und aus dieser Entfernung das durch mächtiges Schnauben und Pusten herannahende kohlschwarze Ungeheuer mit Staunen betrachtet haben. Ein Bauer aus den Buchsi-Bergen behauptete sogar, dass in diesem Teufelswagen sicher ein Pferd versteckt sei ...

Unsere Ortschaft und insbesondere der Bahnhof mit seinen Einrichtungen (Wasserkranen, Kohlendepot, Kehrscheibe, Lokomotivdepot, Bahnhofhalle) war damals das Zentrum für die nach drei Richtungen führenden Probe- und Eröffnungsfahrten.

Strecke Aarburg–Herzogenbuchsee: Am 11. März 1857 ist, geführt von Oberingenieur Etzel und im Beisein der Direktoren des Eisenbahnwesens, der Bauten und des Militärs als Vertreter der Regierung, der erste Eisenbahnzug eingetroffen. Der «Oberaargauer-Zeitung» ist aufgefallen, dass der Convoi in Langenthal nicht mit Salven begrüsst wurde. «Man kanns bei der feierlichen Eröffnung nachholen».

Strecke Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel: Auf dieser Strecke fand die Probefahrt am 16. Mai 1857 statt. Der «Bund» berichtet hierüber: «In Biel ist die Lokomotive mit Jubel empfangen worden. Wir denken, die Solothurner werden an diesem Tage auch nicht zu Hause geblieben sein. Die Probefahrt wurde mit kurzem Aufenthalt in Solothurn und Grenchen in 1 Stunde und 10 Minuten gemacht. Die Strecke von Solothurn nach Biel nahm 35 Minuten in Anspruch. Zu dieser Fahrt hat die Regierung von Bern ihre Mitglieder Sahli, Dähler und Schenk abgeordnet».

Strecke Herzogenbuchsee-Zollikofen-Wilerfeld: Am 25. Mai 1857 ist die Lokomotive, von Herzogenbuchsee kommend, zum ersten Mal in Zollikofen eingetroffen. Auf der Strecke bis zum Wilerfeld wurde damals mit verdoppeltem Eifer gearbeitet, um für die Eröffnung den angekündigten Termin (15. Juni 1857) einhalten zu können. Am 16. Juni 1857 wurde in Bern ohne besonderen Pomp die technische Probefahrt von Herzogenbuchsee nach dem Wilerfeld gefeiert. Vormittags zogen die zuständigen Behörden und das Kadettenkorps hinaus, um den auf 11 oder 12 Uhr erwarteten Convoi zu begrüßen.

Über die Eröffnung am nächsten Tag, 17. Juni 1857, berichtet der «Bund»: «Mit Rücksicht auf die neuliche Katastrophe am Hauenstein (Schachteinsturz durch Brand am 28. Mai 1857. Verschüttet und umgekommen 52 Mann; weitere 11 Mann fanden den Tod bei den Rettungsarbeiten), welche noch lange im Andenken der Bevölkerung bleiben wird, hatten die Bahndirektion und die Behörden von Bern sich dahin verständigt, den Tag möglichst einfach zu begehen und die eigentlichen Eröffnungsfeierlichkeiten auf die Zeit zu versparen, wenn die Lokomotive bis ins Herz der Bundesstadt dringt. Nichts desto weniger hatten sich einige Orte an der Linie die Ehre nicht nehmen lassen, den Bahnzug zu begrüßen. In Bern, Burgdorf und Wynigen waren die Kadetten aufgestellt und donnerten dem neuen Ankömmling entgegen. Überall, namentlich auf dem Wilerfeld, hatte der schöne Sommertag und die Neugier zu der noch nie gesehenen weltreformierenden Maschine eine ausserordentliche Zuschauermenge herbeigelockt. Die Hin- und Rückfahrt vom Wilerfeld nach Herzogenbuchsee wurde aufs glücklichste und in je einer Stunde zurückgelegt. Das Ganze schloss mit einem Mittagessen in «Pfistern» zu Bern.» Nachdem nun die regelmässigen Personen- und Postzüge fahren, konnte man täglich fünfmal von Bern nach Zürich gelangen und in einem Tag nach Frankfurt.

Diese ersten Eisenbahnzüge waren für Gross und Klein ein unerhört eindrückliches Erlebnis. Sie waren das Fanal einer neuen Zeit. Noch lange erzählten Grosseltern den Kindern von diesen ereignisreichen Tagen in Buchsi. Seitdem ist zwischen der Dorfschaft von Buchsi und «ihrer Eisenbahn» ein gegenseitiges gutes Verhältnis und Verständnis geblieben bis auf den heutigen Tag.

Das Personal

Für die Inbetriebnahme des Bahnhofes Herzogenbuchsee im Jahre 1857 musste folgendes Personal rekrutiert werden: 1 Vorsteher, 1 Stellvertreter, 1 Einnehmer, 1 Portier, 1 Aufseher, 1 Nachtwächter, 2 Güterexpeditionshelfen, 6 Weichenwärter. Für den Zugsdienst waren 2 Lokomotivführer, 2 Heizer, 1 Wagenwärter, 1 Zugmeister und 3 Kondukteure tätig. Mit Zunahme des Verkehrs wurden später noch 2 Rangiermeister und 2 Wagenkontrolleure eingesetzt. Ferner kamen hinzu die in den Wärterhäusern wohnenden Bahnwärter, die für den Unterhalt der Geleise sorgten und die Barrieren bedienten. Alle Bewerber für diese Stellen hatten sich gehörig auszuweisen. So hat der Gemeinderat am 12. Februar 1857 den Bewerbern Rudolf Ammon, Jakob Straub, Jakob Ammon, Friedrich Holenweg günstige Zeugnisse ausgestellt. Unter den Bewerbern war auch der Gemeinderatsschreiber Johannes Schneeberger, der auf 1. Januar 1858 seine Entlassung einreichte, nachdem er zum Bahnhofsvorsteher ernannt worden war. Zum Nachfolger als Gemeindegeschreiber wählte der Gemeinderat am 4. Mai 1857 Jakob Kilchenmann, Gerichtspräsident in Wangen.

«Verzeichnis der Bahnhofsvorsteher:

Johannes Schneeberger, Notar	1857–1873
Friedrich Jenzer	1873–1885
Gottlieb Wüthrich	1885–1908
Johann Wiedmer	1908–1921
Karl Bürki	1921–1935
Hans Gilgen	1935–1939
Hans Furrer	1939–1946
Johann Bächli	1946–1949
Franz Gränicher	1949–1954
Hans Hochstrasser	1954–1967
Max Eichenberger	1967–1978
Erwin Hirsig	1978–1981
Paul Luder	ab 28. September 1981

Der Gehalt des Vorstandes betrug 1857 Fr. 1800 bei freier Wohnung. Die übrigen Angestellten bezogen Fr. 900 bis 1200. Der Nachtwächter war verpflichtet, einen Hund zu halten, für den er ein Kostgeld von Fr. 45.– erhielt. Dem Einnehmer wurden zur Deckung allfälliger Kassenmanki ein Pauschalbetrag von Fr. 50.– ausgerichtet!

Alle Bediensteten, Handwerker und Unternehmer hatten Leumundszeugnisse beizubringen. Dem Johann Georg Hahn – einem Bayern – attestierte der Gemeinderat am 7. Juli 1856 «sich stets rechtschaffen, redlich, arbeitsam und eines unbescholtenen Wandels beflissen zu haben und dass er weder in die Klasse der Falliten noch der Accorditen gehöre».

Heute, also 1982, besteht das Bahnhofpersonal aus folgenden Funktioniären:

<i>Bahnhof</i>	Beamte 9 + 3 Lehrlinge und Lehrtöchter Rangierpersonal 9 Gepäckpersonal 5
<i>Güterexpedition</i>	Beamte 3 Güterdienst 2

Der Dampfbetrieb

Mit der Inbetriebnahme der ersten öffentlichen Eisenbahnlinie der Welt von Stockton nach Darlington in England am 27. September 1825 hatte das Zeitalter der Dampfeisenbahn begonnen.

In Herzogenbuchsee wurde mit dem Bau des Bahnhofs auch eine Lokomotivremise und eine Wagenremise erstellt. Diese beiden Gebäude waren durch eine Drehscheibe verbunden.

Die SCB musste auch das zur Speisung der Lokomotiven notwendige Wasser beschaffen. Dazu verhalf ihr der Besitzer der Scheidegg, Samuel Friedrich Moser: zwei Quellen im Löliwald wurden auf Kosten Mosers gefasst und in eine Brunnstube geleitet, mit Garantie für 15 Mass pro Minute. Moser trat die beiden Quellen sowie das Anspruchsrecht von 10 Mass pro Minute auf alle Zeiten als Eigentum an die Centralbahn ab.

Die Landentschädigung für das erstmalige Einlegen durch das Grundstück Sollberger, 130 Fuss, übernahm ebenfalls in grosszügiger Weise Samuel Friedrich Moser. Am 31. Juli 1856 wurde Sektionsingenieur Buri ermächtigt, die 3½zöllige Wasserleitung vom Wasserreservoir zu den Wasserkränen

legen zu lassen. Mechaniker Burkhardt in Basel lieferte das Pumpwerk mit Getriebe und einem gusseisernen Schwungrad von 6,5 Zoll Durchmesser. Die Wasserkrane lieferte die Maschinenbauanstalt Karlsruhe, und für die Anfertigung des Wasserreservoirs in Regie von 15,5' Länge, 10,5' Breite und 5,5' Höhe erfolgte die Bestellung bei Maschinenmeister Riggerbach, Zentralwerkstätte in Olten: Vertragsabschluss 1. August 1856 und Ablieferung bis 1. April 1857. Riggerbach war der Erfinder und Erbauer der Zahnradbahn auf die Rigi.

Vom Wassersammler neben der Lokomotivremise wurde das Wasser durch die Handpumpe in das 4,5 m über der Schienenoberkante errichtete Reservoir von 19,6 m³ Inhalt befördert und durch eine 10-cm-Leitung an zwei Wasserkrane abgegeben. Zur Speisung der in der Remise eingestellten Lokomotiven wurde ein Hydrant mit Standrohr und Schlauch installiert. Das Reservoir und die Leitungen zu den Wasserkranen erwiesen sich als zu klein und benötigten 12 bis 18 Minuten zum Wasserfassen. Dadurch entstanden grosse Zugsverspätungen. Nebst einem weitem Wasserreservoir von 25 m³ Inhalt wurden deshalb die Verbindungsleitungen zu den Wasserkranen auf 15 cm Durchmesser vergrössert.

Wegen Abnutzung der Handpumpe und Mangel an Arbeitskräften wurde 1893 eine Pulsometer-Anlage installiert, deren Betriebsdampf von Lokomotiven der Linie Herzogenbuchsee–Lyss bezogen wurde. Ab 15. Februar 1896 erfolgte die Lieferung des Wassers durch die inzwischen in Betrieb genommene örtliche Wasserversorgung aus der Quelle Wäckerschwend und dem Reservoir Wysshölzli. 1897 verlangt die Kommission für Wasser und Elektrizität für die Wasserabgabe eine Kontrolluhr. Preis 10 Rappen pro m³!

Der Höhepunkt der Dampftraktion in der Schweiz ist im Jahre 1914 erreicht worden, als die SBB und die Privatbahnen 1588 Dampflokomotiven und Triebwagen besaßen. Der 1913 gefasste Beschluss der SBB, auf die Beschaffung weiterer Dampflokomotiven zu verzichten, wurde durch die Kohlennot des Ersten Weltkrieges noch beschleunigt. Dampflokomotiven waren 1968 mangels elektrischer Lokomotiven auf Strecken und Rangieranlagen ohne Fahrdrat noch zu sehen. Die Diesellokomotive hat dem «Choli» den Todesstoss gegeben. Lange hatte die Dampflokomotive als Symbol für Kraft und Stärke gegolten. Sie schaffte ihre eigene Atmosphäre. Auch die heutige Generation hat Sehnsucht nach Verlorenem, nach alten Lokomotiven, nach Pfiff, Dampf, Rauch und Russ. Auf einer Nostalgiewelle hat die Dampfloko-



Vierte Lokomotive der Schweizerischen Centralbahn: S-C-B Nr. 4 «Olten». Tender-Lok 2/5 gekuppelt (2 Trieb- und 3 Laufachsen). System Ingerth, Lokomotiv-Fabrik Esslingen. Baujahr 1894. Später Nr. 6998 der SBB, ausrangiert 1905. Aus A. Moser: Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–1966.

omotive wieder Einzug gehalten. Dampffans und insbesondere die Vereinigung Eurovapor haben dafür gesorgt, dass einige Dampflokomotiven vor dem Hochofen bewahrt wurden. Die Dampflokomotive war die lebendigste, eindruckvollste und dramatischste Erfindung auf dem Gebiete der Technik. Mit der Elektrifizierung ging die Romantik des Dampfbetriebes verloren.

Der «Choli», auch Dampffross genannt, war der Stolz und Augapfel des Lokomotivführers. Nach Beendigung der Fahrt wurde die Lokomotive vor Witterungseinflüssen geschützt in das Depot gefahren zwecks kleiner Revisionen und Reinigungsarbeiten (Putzgrube) und zur Bereitstellung des Materials zum Anheizen. Immerhin seien die Nachteile der Dampflokomotive nicht verschwiegen: geringer Aktionsradius, grosses totes Gewicht der Vorräte, hohe Unterhaltskosten, lange Vorbereitungs- und Nacharbeitszeit, häufige Dienstaussetzungen für Kesselreinigung, geringe Überlastbarkeit.

Die Elektrifikation

Die Unwirtschaftlichkeit und die beschränkte Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit des Dampfbetriebes, ferner die Abhängigkeit vom Ausland in Krisen- und Kriegszeiten gaben Anlass zur Elektrifikation. Die Montage des



Domino-Stellwerk und elektrische Sicherungsanlagen. Gute Sicht auf die Geleiseanlagen.

Fahrdrahtes über den Schienen der Schweizer Bahnen ist vor allem auf die Kohlenteuerung und Kohlennot des Ersten Weltkrieges zurückzuführen.

Vor dem Krieg wurde erst auf wenigen Kilometern der Normalspurstrecken elektrisch gefahren, nämlich auf der von Anfang an elektrisch betriebenen Burgdorf-Thun-Bahn (41 km), welche am 21. Juli 1899 den Betrieb aufnahm, sowie auf dem BLS-Abschnitt Spiez-Brig (74 km). Der Kohlenmangel zwang 1916 die Bahnen zu empfindlichen Betriebseinschränkungen. Damals ruhte der Sonntagsverkehr praktisch vollständig. Die Elektrizitätserzeugung wurde zugunsten von bahneigenen Kraftwerken entschieden. 1916 kam der Bau der Kraftwerke Amsteg und Ritom. Die stark entwickelte Maschinenindustrie und der hohe Stand der Technik lieferten leistungsfähige Lokomotiven mit folgenden Vorzügen gegenüber dem Dampfbetrieb: Wirtschaftlichkeit, ununterbrochene Ausnützung, starke jährliche Parcourszahlen, kleiner Lokomotivbestand, beschleunigter Verkehr, Einmannsystem, Wegfall der Vorbereitungs- und Nacharbeiten.

Als erste zu elektrifizierende Linie wurde die Gotthardbahn gewählt, weil sie wegen ihrer starken Steigungen und ihrem langen Tunnel bei dem regen

Verkehr die grössten technischen Erleichterungen und die bedeutendsten wirtschaftlichen Vorteile erwarten liess. Seit 25. November 1925 wurde die Strecke Zürich–Bern durchgehend elektrisch befahren. Am 3. Oktober 1944 hob man auch den Dampfbetrieb auf der Linie Busswil–Herzogenbuchsee auf. Die eiserne Fachwerkbrücke über die Oenz wurde durch eine Steinbrücke ersetzt.

Die technische Entwicklung der elektrischen Streckenlokomotiven geht immer weiter. So wird die bei Talfahrten oder beim Anhalten zusätzlich erzeugte elektrische Energie in das Netz zurückgeleitet (elektrische Nutzbremse, Rekuperationsbremse). Am 11. Juni 1960 war die Verstromung des gesamten SBB-Netzes abgeschlossen. Die Elektrifikation wurde als nationale Notwendigkeit empfunden und war äusserst populär. Die SBB übernahmen Stromart und Spannung der Lötschbergbahn, also Wechselstrom mit einer Fahrdrachtspannung von 15 000 Volt. Dies ermöglicht eine rationelle Stromübertragung und -Zuführung.

Sicherheit des Bahnbetriebes

Die Betriebssicherheit stellt das höchste Gut der Eisenbahnen dar. Trotz Signalen und andern Einrichtungen kann aber auf menschliche Dienste nicht verzichtet werden. Zu den Sicherungsanlagen zählen Stellwerke, Weichen, Signale und die Barrieren. Am 16. Juni 1880 wurde in Bern das erste schweizerische Stellwerk durch zentrale Weichenstellung in Verbindung mit den Signalapparaten geschaffen. Bereits 1892 plante die Firma Schnabel und Henning, Maschinenfabrik in Bruchsal, eine analoge Anlage für Herzogenbuchsee. 1918 wurde ein Stellwerk mit drei dezentralisierten Bedienungsanlagen errichtet. Diese neuen mechanischen Stellwerke, die erst nach 1922 allmählich durch elektrische abgelöst wurden, erfüllten die sicherheitstechnischen Anforderungen voll und ganz. Sie boten aber wenig Bedienungskomfort und waren sehr personalintensiv.

Die mechanischen Apparate wurden in der Folge durch moderne Gleisbild-Stellwerke ersetzt. Die Technik ermöglicht es, Signale und Weichen in eine direkte gegenseitige Abhängigkeit zu bringen. Die modernste Weiterentwicklung vom Handbetrieb zur Elektronik wurde letztthin in Olten mit der Inbetriebnahme einer Spur-Plan-Stellwerkanlage mit vollgesicherten Rangier- und Zufahrstrassen erreicht. Diese Anlagen ermöglichen eine noch

schnellere und sicherere Abwicklung des Betriebes. Die Sicherung von Folge- und Gegenfahrten auf der Strecke (zwischen zwei Stationen) kann grundsätzlich nur mit der Verknüpfung von Stellwerken, dem Streckenblock, erreicht werden. Der Bremsweg eines mit 125 km/h fahrenden Reisezuges beträgt bei horizontaler Fahrbahn etwa 800 m, bei 140 km/h sogar 1000 m. Diesen Bremswegen Rechnung tragend erhielten die Vor- und Hauptsignale in Herzogenbuchsee neue Standorte.

Die Anschlussgeleise

Die Einführung des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn hatte eine revolutionäre Umwälzung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur zur Folge: der Eisenbahnbau trug entscheidend zum Wirtschaftsaufschwung bei. Die Bewältigung grosser Verkehrsströme wurde augenfällig; im Blockzugs- und Wagenladungsverkehr wickeln sich die Transporte bei Versender und Empfänger über Geleiseanschlüsse ab. Geleiseanschlüsse sind das beste Mittel, Transporte zwischen Kundendomizil und Bahnhof rationell abzuwickeln. Eine gleichmässig erschlossene Industriezone konzentriert die Immissionen, entlastet eine Ortschaft vom Strassenschwerverkehr und schützt damit die Lebensqualität im Wohngebiet. Die Anschlussgeleise als Verbindungswege



Die neue Perronanlage. Links ein Zug nach Bern (Perron 1), Mitte ein Zug nach Olten (Geleise 2) und rechts ein Zug nach Solothurn (Geleise 3).



Südseite des Aufnahmegebäudes. Rechts vom Eingang der Abgang zum Zwischenperron als Rampe auch für Fahrstühle und Gehbehinderte. Der nur den Fussgängern vorbehaltene Platz vor dem Gebäude ist durch eine kleine Abstufung gekennzeichnet.

zu den Versendern und Empfängern beruhen auf einem aus dem Jahre 1874 stammenden, heute noch gültigen, jedoch revisionsbedürftigen Gesetz: eine Expropriationsmöglichkeit, ein Notwegrecht fehlt für private Geleiseanschlüsse, ebenso eine Sicherung der Nachanschiesser für den Fall, dass der Voranschiesser sein Gleis entfernt. Durch ein Anschlussgeleise mit dem Bahnhof Herzogenbuchsee direkt verbunden sind heute die Firmen Baubedarf AG, Haefliger AG, Mühlenwerke, Verband landwirtschaftlicher Genossenschaften (VLG) und die Schokoladefabrik Fjord AG. An die Zweiglinie Herzogenbuchsee–Solothurn führen die Anschlussgeleise der Firmen: UFA-Mischfutterwerk (VLG) mit eigenem Dieseltraktor, Lanz-Ingold AG, Brennerei und Liqueurfabrik, Kiener & Wittlin AG, Stahl- und Eisenwarenhandlung und neuerdings die Mühlewerke Haefliger AG mit ihrer neuen Produktionsstätte und dem 77 Meter hohen Silo. Alle Anschlussgeleise sind unter dem Fahrdrabt. Über solche Geleise werden im Versand und Empfang 85% des Schweizer Güterverkehrs befördert.

Der totale Umbau des Bahnhofes Herzogenbuchsee von 1979–1981

In neuester Zeit mussten auf der Ost-West-Transversale auch zwischen Bern und Olten Schwachstellen behoben werden. Probleme ergaben sich dabei durch die extrem starke Zugfolge. Einige Streckenabschnitte sind nach heutigen Erkenntnissen schlecht trassiert, obwohl die Linienführung zur Zeit des Bahnbaus, die in der Regel den Höhenkurven folgte, optimal gewählt worden war. Nachteilig wirken sich heute auch die veralteten Sicherungsanlagen aus, ganz abgesehen davon, dass in einigen Bahnhöfen und Stationen Perrons fehlen.

Der Bau der neuen Entlastungsstrecke Olten–Rothrist in den letzten Jahren ist Bestandteil des Umbaus des Eisenbahnknotenpunktes Olten. Diese Linie bringt einerseits eine Abkürzung für die Züge Olten–Bern, und andererseits für die von den Zügen Ost–West und Nord–Süd befahrene Strecke Olten–Aarburg die notwendige Entflechtung.

1978 hatte der SBB-Verwaltungsrat für eine neue Sicherungsanlage und für Bahnhofergänzungen einen Kredit von ca. 18 Millionen Franken gesprochen. Es ging vor allem um den Bau eines Zwischenperrons und die Erhöhung der Durchfahrtsgeschwindigkeit von 80 auf 125 km/h.

Wie wir schon dargetan haben, musste wegen des Umbaus in Herzogenbuchsee die historische hölzerne Bahnhofshalle weichen, wie zuvor in Aarburg-Oftringen und seinerzeit in Burgdorf und in Langenthal. Das gab viel zu reden. Aber heute freut sich jedermann über die erneuerte und gut funktionierende öffentliche Bahnhofsanlage.

Die neuesten Umbauarbeiten im Bahnhof Herzogenbuchsee sind aus dem vorliegenden Zeitplan (Baudaten) ersichtlich.

Ausbau Bahnhof Herzogenbuchsee

Umbau- und Ausbaurbeiten ausserhalb des Bahnhofgebäudes

– Demontage der alten Bahnhofshalle	April 1979–Mai 1979
– Lagerung der demontierten Bahnhofshalle in Herzogenbuchsee	Mai 1979–Juni 1981
– Transport der Bahnhofshalle nach Thun (Vaporama)	Juli 1981
– Montage des neuen Perrondaches auf dem Hausperron, im Bereiche des Aufnahmegebäudes	September 1980–März 1981
– Montage des neuen Perrondaches Zwischenperron	



Hier wird die Bahnhofstrasse als verbindendes Element Bahnhof–Dorf besonders hervorgehoben, auch der Bahnhofplatz.

- | | |
|---|--------------------------|
| – Montage des neuen Perrondaches Zwischenperron | März 1981–Juni 1981 |
| – Bau Personenunterführung 1. Teil (Seite Bahnhofgebäude) | August 1979–Februar 1980 |
| – Bau Personenunterführung 2. Teil (Seite Zwischenperron) | Dezember 1980–Mai 1981 |
| – Bau des Hausperrons im Bereiche des Aufnahmegebäudes | Juli 1980–Oktober 1980 |
| – Eröffnung des Hausperrons mit neuem Gleis 1 | 22. Oktober 1980 |
| – Bau des Zwischenperrons und SBB-Teil Bahnhofplatz | November 1980–Mai 1981 |
| – Eröffnung Zwischenperron mit den neuen Gleisen 2, 3 und 4 auf den Fahrplanwechsel | Mai 1981 |

Umbauarbeiten im Bahnhofgebäude (Aufnahmegebäude)

- Umbauarbeiten 1. Bauetappe: Mai 1979 – Oktober 1979
 - Keller: Erstellen der Unterkellerungen für die neuen Kabeleinführungen
 - Erdgeschoss: Umbau des alten Gepäckraumes in ein neues Stationsbüro mit Stellwerkvorbau inkl. Umbau der Schalterhalle und des Wartsaals
 - Obergeschoss: An Stelle der auf der Nordseite gelegenen Wohnung werden Relaisräume für die Sicherungsanlage eingebaut.
 - Dachstock: Einbau eines Klimaapparaterumes
 - Abbruch des mechanischen Stellwerkes und Inbetriebnahme des neuen Domino-Stelltisches und der neuen elektr. Sicherungsanlagen: 30./31. August 1980
- Umbauarbeiten 2. Bauetappe: Oktober 1980–April 1981
 - Erdgeschoss: Das alte Stationsbüro wird als Gepäckraum umgebaut. Einbau des Vorstandbüros, eines Reservebüros und der WC-Anlage
- Montage der Wartekabine auf dem Zwischenperron: April 1981
- Abschlussfeier zur Beendigung der Bauarbeiten mit dem Gemeinderat Herzogenbuchsee: 21. Mai 1981



Perron 1 und 2 mit Überdachung. Auffallend gegenüber dem früheren Zustand sind die vereinfachten Fahrdrahtabhängungen. Auf Perron 2 wurden eine heizbare Wartekabine und andere Sitzgelegenheiten erstellt.

Durch die Eisenbahn und den Anschluss an ihren Schnellverkehr weist Herzogenbuchsee alle Voraussetzungen auf für eine gute Entwicklung und Tätigkeit von Handel und Industrie. Wegen günstigen Bedingungen weist der Bahnhof einen grossen Pendlerverkehr auf; der Arbeitsort lässt sich leichter wechseln als der Wohnort. Seit Einführung des Taktfahrplanes auf den 23. Mai 1982 fahren die SBB täglich über 210 000 Zugskilometer oder 37 000 mehr als bisher. Durch systematische und zielbewusste Pflege des Marketings ist die Einführung des Taktfahrplanes möglich geworden.

Der Bahnhof gilt heute als wichtiges Zeugnis und Symbol des technischen Zeitalters und der Industriegesellschaft. Er ist auch der Ort, wo Disziplin und Pünktlichkeit allgemein gültige Normen sind. Die Tätigkeiten hinter den Kulissen dieser Verkehrsfabrik sind dem Publikum meistens nur wenig bekannt.

Nicht unerwähnt sei ein Projekt der Umfahrung der überlasteten Strecke Bern–Zollikofen. Dieser Neubau muss im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau der Lötschbergroute gesehen werden. Das neue Projekt, Abschnitt Bern–Hindelbank, ist nicht als Neuanlage, sondern als Sanierungsstrecke geplant. Künftig sollen vermehrt Transitgüterzüge über die ausgebauten Lötschbergroute statt über die überlastete Gotthardachse in Richtung Süden geführt werden. Mit einem 5 km langen Grauholztunnel bringt dieser Plan eine Verkürzung der Strecke Bern–Zollikofen von 1,3 km für die von 350 Zügen befahrene Linie Bern–Zürich.

*Dr. h.c. Robert Moser von Herzogenbuchsee
der grosse Eisenbahningenieur
(1838–1918)*

Der vorstehende Beitrag über die Entwicklung der Eisenbahn in Herzogenbuchsee darf nicht abgeschlossen werden, ohne eines Mannes zu gedenken, der sich als Ingenieur der Frühzeit sehr verdient gemacht hat.

Robert Moser wuchs als Zweitältester von zwölf Geschwistern auf. Als Sohn wohlhabender Eltern, des Samuel Friedrich Moser und der Maria Amalie, geb. Gugelmann, von Attiswil, einer Arzttochter, wurde er am 4. April 1838 auf dem Familienbesitz Scheidegg in Herzogenbuchsee, seinem Bürgerort, geboren. Sein Vater war noch mit Jeremias Gotthelf befreundet. 1854–1859 besuchte Robert Moser die obere Industrieschule in Zürich und



Dr. h.c. Robert Moser, 1838–1918

dann das eidg. Polytechnikum. Die Ferien verbrachte Robert mit seinem älteren Bruder Emil, dem späteren Grosskaufmann, Fabrikant, Oberst, Nationalrat und Gemeindepräsident, im Vaterhaus Scheidegg. Dabei wurden allerlei Arbeiten, Vermessungen und Weganlagen für das väterliche Gut und die Gemeinde ausgeführt. Maria Waser schildert Robert Moser als ernsthaften, wortkargen Knaben, früh schon zur Tat und zu eigenem Denken neigend. 1859 begann er seine berufliche Tätigkeit auf dem technischen Bureau der Stadt Basel. Er war bei der Birskorrektur tätig, half die alten Schanzen schleifen, neue Quartiere projekrieren, den Rheinquai bauen.

1860 begann sein Wirken beim Eisenbahnbau, womit seine Lebensarbeit als Eisenbahnfachmann eingeleitet wurde. Er trat in den Dienst der bernischen Staatsbahnen und war Bauleiter für die Strecke Schwenden (Nähe von Schüpfen)–Zollikofen. Auch baute er Eisenbahnen in Württemberg und in Ungarn. 1872 wurde er Oberingenieur der Schweizerischen Nord-Ost-Bahn. Wegen finanziellen Schwierigkeiten dieser Bahn musste die Bautätigkeit eingestellt werden, und Moser trat als Oberingenieur zurück. Die Trauung mit Cleophea Dorothea Henriette geb. Blass fand am 12. März 1874 in Olten statt. 1879–1883 treffen wir ihn mit seiner Familie in Altdorf, wo er sich als leitender Ingenieur und Teilhaber einer Bauunternehmung am Bau der Nordrampe der Gotthardbahn Flüelen–Göschenen betätigte. Bis zur Fertigstellung der Linien im Jahre 1882 und nachher bei der Durchführung der Abrechnung hat Robert Moser diese grosse Unternehmung geleitet.

Von 1888 hinweg ist er wieder Oberingenieur der Schweizerischen Nord-Ost-Bahn und mit dem Bau der rechtsufrigen Zürichsee-Bahn, der Linien Koblenz–Stein, Eglisau–Schaffhausen, Thalwil–Zug beschäftigt. Ein Gross-
teil der Arbeit als Oberingenieur der NOB hat Moser naturgemäss der Bahn-

hofanlage von Zürich, wo die Linien der NOB zusammenliefen sowie den Bahnhöfen und Stationen überhaupt gewidmet. Moser lag sowohl die Projektierung als auch die Bauausführung ob. 1905 verlieh die philosophische Fakultät der Universität Zürich Robert Moser in Würdigung seiner hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete der Ingenieurwissenschaften, insbesondere des Eisenbahnbaus, die wohlverdiente Doktorwürde. Dr. Moser war der letzte der alten Eisenbahnergarde, die aus leitenden Stellungen der verstaatlichten Privatbahnen hervorgegangen war. Es galt daher als selbstverständlich, dass er vom Bundesrat als Mitglied des Verwaltungsrates der SBB gewählt wurde. In dieser Behörde, der er bis zu seinem Lebensende angehörte, hat Moser dem Unternehmen grosse und wertvolle Dienste geleistet. Er hinterliess dort eine unausfüllbare Lücke. Leider wurde sein Rat nicht immer beachtet, was ihn oft schmerzte. Trotzdem wurde Dr. Moser nie müde, das zum Ausdruck zu bringen, was er einmal als richtig erkannt hatte. Er war von einer seltenen Unabhängigkeit des Charakters. 1895 tritt er zurück – nicht in den Ruhestand, sondern in die freie Privatarbeit als Ingenieur-Experte. Als solcher war er allgemein anerkannter Führer in Eisenbahnfragen. Seinem Privatbureau entstammten Projekte für die Schmalspurbahnen Chur–Thusis, die Albulabahn bis Bevers, Filisur–Davos, Reichenau–Ilanz–Disentis und Bière–Morges, die Normalspurbahnen Wattwil–Rapperswil (Rickenbahn), die Bodensee-Toggenburg-Bahn und andere. Er galt mit Recht als der grösste Eisenbahningenieur, den die Schweiz bisher gehabt hat, ein grosser Schöpfer, ein wahrer «Bahnbrecher» wichtiger Verkehrswege (Prof. Albert Heim). Grosses Können schafft stets wachsende Pflichten, und so wurde Dr. Moser, der sich als besonders begabter und praktisch veranlagter Eisenbahnfachmann ausgewiesen hatte, von Bundesrat Zemp 1895 für die Vorbereitungen der grossen Verstaatlichungsaktion in seinen Stab berufen, der Vorarbeiten zum Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen zu leisten hatte. Mit diesem Gesetz wurde die Verstaatlichung der Hauptbahnen eingeleitet. Diese Arbeit und die Spezialberichte Mosers über die Verstaatlichung selbst waren Musterleistungen, die den politischen Behörden ihre schwierige Aufgabe bedeutend erleichtert haben.

Robert Moser setzte sich auch für die industrielle Belebung und Hebung seines Heimatdorfes Herzogenbuchsee ein, für das er viele Opfer brachte. Er bewahrte stets eine echte Anhänglichkeit zu seinem väterlichen Gut «Scheidegg». Er hatte sich in den letzten Jahren einen Sommersitz eingerichtet und hat in dieser Zeit allen öffentlichen Angelegenheiten der Gemeinde, nament-

lich den Verkehrsfragen reges und uneigennütziges Interesse entgegengebracht, das sich wiederholt auch in grösseren Vergabungen zeigte. Die Erhaltung und Förderung der Seidenbandweberei der Familie Moser lag dem um sie bemühten Verwaltungsratspräsidenten besonders am Herzen. Am 20. Januar 1918 starb Robert Moser an einer Lungenentzündung. Der Unermüdliche ruht nun auf dem Friedhof Realp unter einem mächtigen Findling, der im Hof der «Scheidegg» gestanden hatte. Diesen erratischen Block hatte man am Hochzeitstag Robert Mosers vom väterlichen Acker auf den umfriedeten Hof der alten «Scheidegg» verpflanzt.

Quellen und Literatur

Jahrbuch des Oberaargaus:

- Karl Rolli, Die Entwicklung des oberoargauischen Verkehrswesens (1959).
- Willy Sägesser, Der Bahnhof Langenthal, Kleine Eisenbahngeschichte des Oberaargaus (1974).
- Karl H. Flatt, 100 Jahre Gäubahn (1976) I. Teil.
- Fritz Kasser, Samuel Friedrich Moser, von Herzogenbuchsee 1808–1891 (1980).
- Max Dietrich, 60 Jahre Oberoargauische Automobilkurse AG (OAK) (1971). SBB-Nachrichtenblatt:
- Paul Stäuble, Luzern, 100 Jahre Gäubahn (1977).
- Paul Stäuble, Luzern, 100 Jahre Station Derendingen (1971).

Hansrudolf Schwabe, Schweizer Bahnen damals, Basel 1974.

E. Schenker und Mitarbeiter, Die Geheimnisse der Eisenbahn, Basel 1955.

Alfred Moser (Oberlokomotivführer): «Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847–1966, Nachdruck der 4. Aufl. 1967 Birkhäuser Verlag Basel.

Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahn: 100 Jahre Schweizer Eisenbahn. Fretz & Wasmuth AG Zürich 1947.

Ernst Mathys, Bibliothekar SBB, Männer der Schiene 1847–1947.

Ralf Roman Rossberg, «Vom Reiz der Eisenbahn». Buchclub Ex Libris, Zürich, 1979.

Benteli Verlag Bern 1974, Das war der alte Bahnhof.

Rolf L. Temming, Illustrierte Geschichte der Eisenbahn, Schweizer Buchzentrum 1976.

J. Hardmeyer, Europäische Wanderbilder, Die Gotthardbahn.

Faksimileausgabe der Originaledition Zürich 1888, Orell Füssli Zürich, 1979.

Schweiz. Verkehrszentrale 50. Jahrgang: Das Eisenbahnkreuz von Olten, 1977 November.

William Wenger, Eisenbahnen der Welt. Mondo Verlag 1969.

Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz. Verlag Berichthaus Zürich, 1976 (vergriffen).

Hans Peter Bützer/Mark Jeker, Grosser Eisenbahnatlas. Kümmerli & Frey, Bern, 1980.

Anton Eggermann: Die Bahn durch den Gotthard. Orell Füssli Verlag, Zürich, 1981.

Felix Moeschlin: Wir durchbohren den Gotthard. Ex Libris, Zürich, 1957.

Le Temps des Gares: Katalog der Ausstellung im Centre de Création Industrielle Georges Pompidou, Paris. In bescheidenem Rahmen wurde die Ausstellung in Lausanne wiederholt 1981 im Palais de Beaulieu.

Fritz Leuenberger, Rund um den Bahnhof Herzogenbuchsee. In Jubiläumsausgabe, «100 Jahre Berner Volkszeitung 1857–1957», 1. Juli 1957.

Protokolle des Gemeinderates und der Gemeindeversammlung Herzogenbuchsee.

Zu Dank verpflichtet bin ich für die wertvollen Hinweise und Angaben sowie für die mir zur Verfügung gestellten Unterlagen:

- Der GD der SBB in Bern: Herrn Beat Schildknecht, Sektionschef Hochbauabteilung, Herrn Hans Wägli, Bibliothekar.
- Der Kreisdirektion II der SBB Luzern: Herrn Hermann Barth, Chef der Bauabteilung, Herrn Werner Schäfer, Sektion Hochbau, Leiter des Umbaus, Herrn Paul Stäuble, Bibliothekar & Sekretariat
- Der Station Herzogenbuchsee: Herrn Vorstand Paul Luder und dem Stationspersonal.
- Herrn Urs Zaugg, Grafiker, Herzogenbuchsee, für das Bildmaterial.

Herrn Werner Staub, Schulinspektor, und Herrn Dr. phil. Karl H. Flatt danke ich für die Durchsicht dieser Arbeit.