

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Band: - (2009)

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

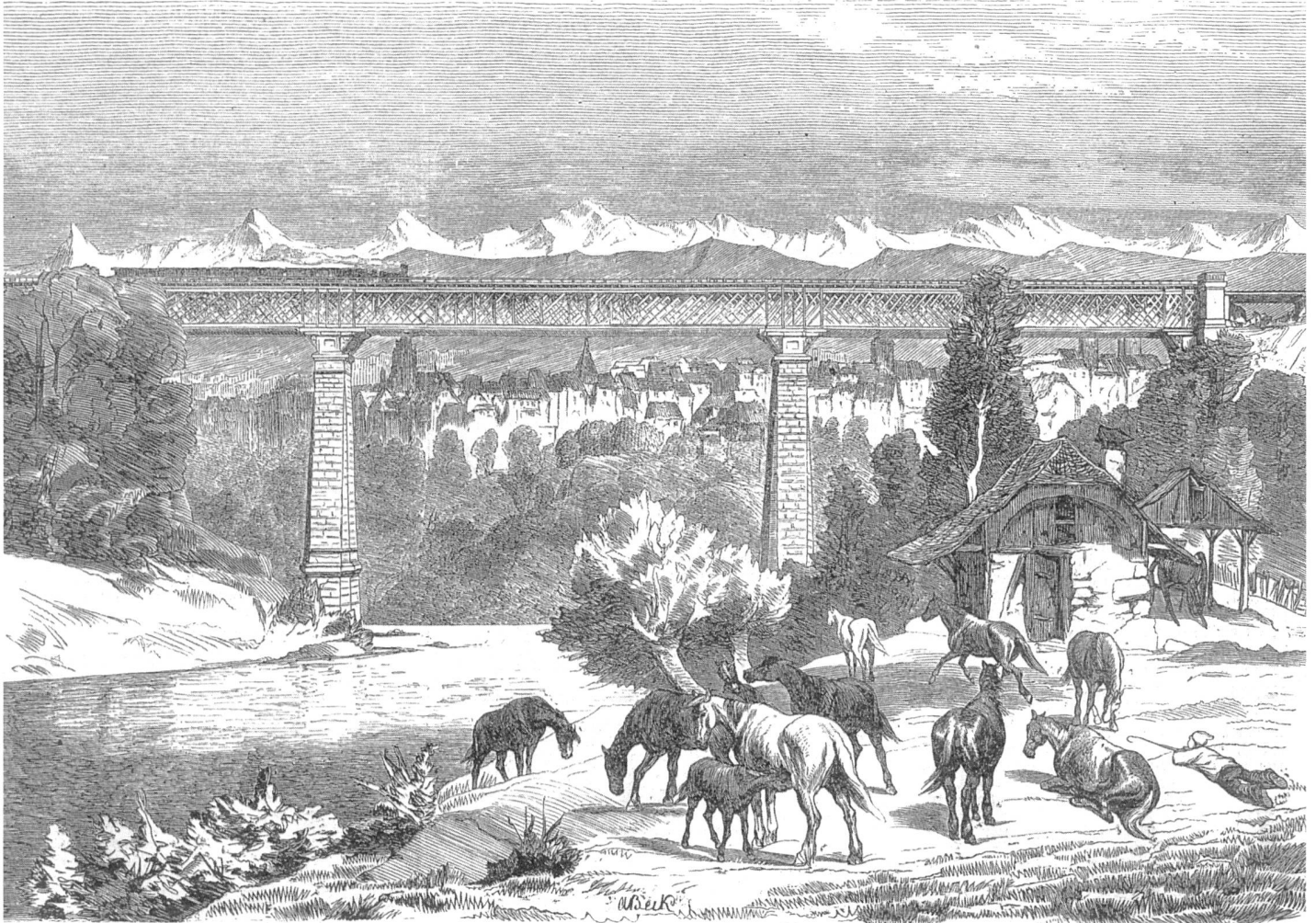
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Warum Bären und Schützen der Eisenbahn weichen mussten



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

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

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

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

(Infothek SBB Historic, Bern)

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

Schweizerische Zentralbahn. Fahrten vom 1. October an.

Table with 3 columns (I, II, III) and 10 rows for routes: Aarau-Olten-Bern, Herzogenbuchsee-Biel. Includes station names and departure times.

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

Schweizerische Zentralbahn. Fahrten vom 1. October 1857 an.

Table with 3 columns (I, II, III) and 10 rows for routes: Bern-Olten-Aarau, Biel-Herzogenbuchsee. Includes station names and departure times.

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

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

(Infothek SBB Historic, Bern)

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

Der schon einmal dagewesene Bahnhof Laupenstrasse

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

halben Jahrhundert den Bahnhof Bern verlegen wollte. Allerdings wurde die Idee für einen so genannten Bahnhof Laupenstrasse in einer Gemeindeabstimmung von 1956 deutlich abgelehnt. In der Vilette war anno 1858 ein Teil des Güterschuppens für die Aufnahme der Reisenden eingerichtet worden, denn die Direktion der SCB schrieb erst im März 1859 die Bauarbeiten für den Innenausbau des definitiven Kopfbahnhofs aus. Erst am 1. Mai 1860 (inzwischen war es auch die Linie von Bern über Münsingen nach Thun auf den 1. Juli 1859 eröffnet worden) war das Aufnahmegebäude des Kopfbahnhofs betriebsbereit und konnte endlich eingeweiht werden. Rascher ging es mit dem Abbruch des provisorischen Bahnhofs im Wyler: Bereits einen Tag nachdem dieser Bahnhof nicht mehr benötigt wurde, begann der Abbruch, erscheinend am 16. November 1858 ein Hinweis im «Intelligenzblatt für die Stadt Bern», das Gebäude der Eisenbahn-Restoration auf dem Wylerfeld sei zum «Abbrechen und Wegführen».

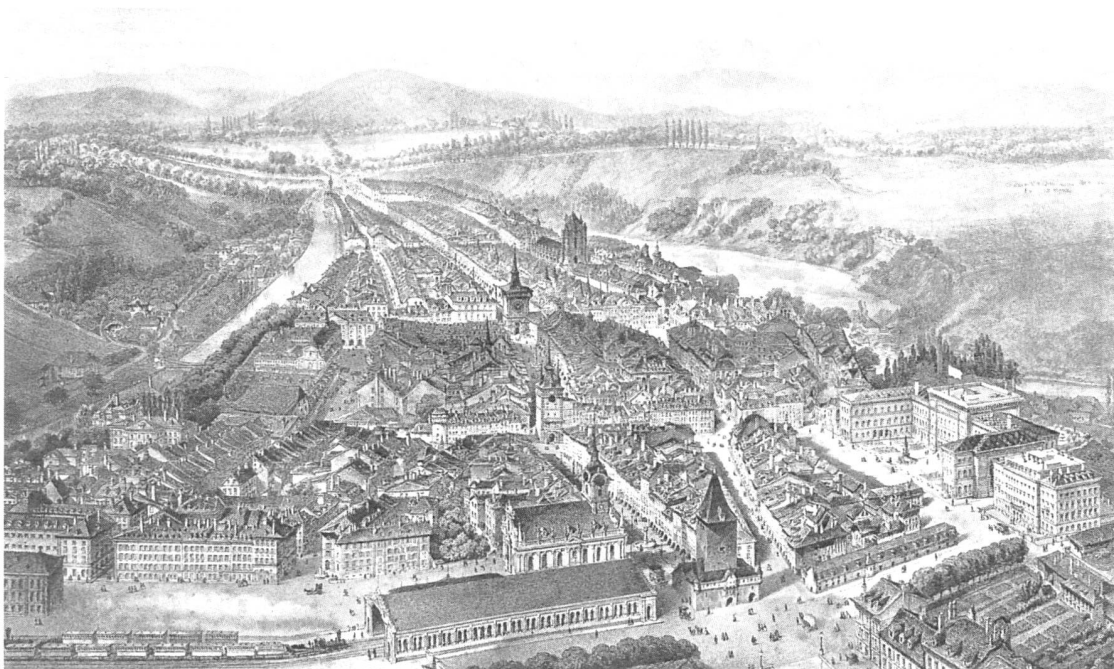
Während die Fussgänger auf dem Weg vom Bahnhof im Wyler in die Stadt den anno 1857 erbauten Altenbergsteg benutzen konnten, stand für bequemere Passagiere ein Omnibusdienst vom Wyler zum Posthof an der Kramgasse (heutige Nummer

Schweizerische Zentralbahn. Fahrten vom 15. October an.

Table with 3 columns (I, II, III) and 10 rows for routes: Olten-Bern-Thun, Olten-Buchsee, Olten-Bern. Includes station names and departure times.

Schweizerische Zentralbahn. Fahrten vom 15. October an.

Table with 3 columns (I, II, III) and 10 rows for routes: Thun-Bern-Olten, Thun-Buchsee, Thun-Bern. Includes station names and departure times.



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

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

Die Bären ziehen unter Kanonendonner um

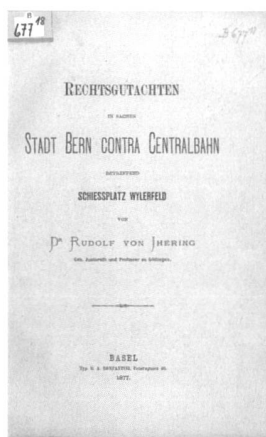
Die Einführung der Eisenbahn in die Stadt Bern hatte aber nicht nur Anpassungen am Strassennetz zur Folge, musste doch der dritte Bärengraben vor dem Aarbergertor beim Bollwerk verlegt werden. (Ein erster Bärengraben befand sich beim heutigen Bärenplatz, ein zweiter ab 1764 am Bollwerk am

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

Harter und langjähriger Kampf mit den Schützen

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

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



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

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

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

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

«Durchschneidung des nahegelegenen Exerzierplatzes»

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

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

«Neue Eisenbahn mitten durch das Wylerfeld...»

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





Schweizerische Centralbahn.

Fahrten zu ermässigten Preisen.

Dem Hiesigen Sonntag den 24. dieses Monats an bis auf weitere Anzüge werden nachstehend auf der Station Bern Billete zu den nachstehenden ermässigten Preisen und für die unten bezeichneten Fahrten ausgesetzt.

1) Billete für einen Tag und gültig per Fahrt von Bern nach Zürich und zurück I. Cl. 14 Fr., II. Cl. 10 Fr., III. Cl. 7 Fr.

2) Billete für zwei Tage gültig per Fahrt von Bern nach Zürich-Romanshorn-Schaffhausen und zurück I. Cl. zu 23 Fr., II. Cl. zu 19 Fr.

Diese Billete, welche für zwei auf einander folgende Tage gültig sind, von denen einer ein Sonntag sein darf, werden ferner nur **Samstage** (für Samstag und Sonntag) oder **Sonntage** (für Sonntag und Montag) ausgesetzt.

Zu Billete I. und II. Gültigkeit beschränkt auf den I. Sitz der Dampfboote.

Es wird ferner bemerkt, dass die Fahrt je mit dem ersten Morgens und ohne Unterbrechung nach Romanshorn und Schaffhausen stattfinden darf, jedoch dass die Rückfahrt am zweiten Tage nicht mehr möglich ist. Eine Rückzug solcher Billete läßt sich ein Wochentag nach dem Abschied, von Zürich zurück, stattfinden u. s. w. anstellen.

Basel, den 20. Juli 1858.

18.¹ Das Gebäude der Eisenbahn-
Restauration auf dem Wylerfeld zum
Abbrechen und Wegführen.

19.² In Commission zum

Ausverkauf

über die Messe und zu Neujahrsgeschenken:

eine prächtige Auswahl franz. Merinos, in schwarz, lila, blau, violett, olive, maron, granat u. s. w., auch saten-laine. Alles unter dem Fabrikpreis, d. h. jede Elle 1 Fr. billiger, als gewöhnlicher Ladenpreis, mit Garantie, bei
J. F. Fischer, Holzmarkt Nr. 244.

Bekanntmachungen. Publications.

1. Bekanntmachung.

Es wird hiermit bekannt gemacht, daß ein 12plätziger Postomnibus Morgens 5¹⁵, 7¹⁵ und 9¹⁵ Uhr Morgens und 4 und 6¹⁵ Abends vom Posthause in Bern nach dem Bahnhof in der Billette abfährt und der Fahrpreis auf 30 Ct. für eine Person ohne Gepäck und auf 50 Ct. mit Gepäck festgesetzt ist.

Bern, den 15. November 1858.

Der Kreispostdirektor:
Did.

Schutzwall mit unerwarteten Folgen

Allerdings stellte sich schon kurz nach der Bahneröffnung heraus, dass das Zielschiessen über die Bahnlinie hinweg den Bahnbetrieb ernsthaft gefährdete. Die Militärbehörde verbot daher am 29. August 1864 den Truppen und den Schützen-gesellschaften, Schiessübungen über die Bahn durchzuführen. Anschliessend wurde ein «Schutz-wall von 5 Fuss Höhe» errichtet. Doch das hatte unerwartete Folgen, denn die auf dem Boden liegenden Schützen wurden durch den Schutzwall «genirt», da sie die Scheiben nun nicht mehr sehen konnten... So hiess es im 67 Seiten umfassenden «Bericht über die Schiessplatzangelegenheit in Verbindung mit dem Wylerfeldprozess und den Verhandlungen mit der Schweizer. Zentralbahn zu Ausführung des Urtheils» aus dem Jahre 1880:

«Aber nun war der Blick auf die bisher unten am Kühschattenhügel stehenden Scheiben verdeckt und man sah sich genöthigt, dieselben höher hinauf zu stellen, ohne jedoch damit eine ausreichende Abhilfe zu erzielen.» Zusätzliche Behinderungen ergaben sich jeweils nach der Durchfahrt eines mit einer Dampflokomotive bespannten Zugs, da dann wohl die Scheiben im dichten Rauch nicht mehr auszumachen waren.

Es begann ein jahrelanger Kampf vor den Gerichten, der als «Wylerfeldprozess» in die Annalen eingegangen ist. Vermutlich hatten sich die Schützen in der Zwischenzeit damit beholfen, dass sie nicht mehr liegend, sondern stehend ihre Schüsse abgaben... Am 3. Juni 1881, also knapp 23 Jahre nach der Eröffnung der Bahnstrecke vom Wyler nach Bern, kam ein Vergleich zustande. Die SCB leistete eine «Aversalsumme» von 130'000 Franken an die Einwohnergemeinde, und der Schiessplatz wurde vom Wylerfeld zunächst in das Gebiet des heutigen Wylerbads und anno 1926 auf das Ostermundiger Oberfeld verlegt.

Immer schneller von Bern nach Zürich

Dauerte die nächtliche Postkutschenfahrt von Bern nach Zürich seinerzeit noch rund 16 Stunden, legen die heutigen Intercity-Züge die gleiche Strecke in 56 Minuten zurück – notabene im Halbstundentakt.

Werner Neuhaus
Bahnhistoriker

Jahr	Fahrzeit	Hinweis
1843	16 Stunden	Postkutsche, Nachtreise
	14 Stunden	Postkutsche, Tagreise
1859	3 Std. 49 Min.	Durchgehende Bahnstrecke ab Bahnhof Wyler
1882	3 Std. 20 Min.	
1905	2 Std. 29 Min.	
1926	2 Std.	Elektrischer Betrieb
1950	1 Std. 28 Min.	88 Min. Nonstop-Züge
1970		89 Min. Städteschnellzüge
1975		83 Min. Neue Heitersberg-Linie Killwangen–Rapperswil
1981		79 Min. Neue Born-Linie Olten–Rothrist
1982		73 Min. Taktfahrplan
2004		69 Min.
2005		58 Min. Bahn-2000-Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist
2008		56 Min. 200 km/h, Führerstandssignalisierung

Einige Überwindung kostete es wohl anno 1858 die in Basel ansässige Direktion der Schweizerischen Centralbahn, die Berner Bevölkerung mit Sonntagsbilletten zu ermässigten Preisen zu Fahrten nach Zürich zu locken. (Infothek SBB Historic, Bern)

Das Ende des provisorischen Bahnhofs im Wyler: Inserat im «Intelligenzblatt für die Stadt Bern» vom 16. November 1858.

Zwischen dem Posthof an der Kramgasse und dem provisorischen Bahnhof in der Villette verkehrte fünfmal pro Tag ein Postomnibus. (Zentralbibliothek/Universitätsbibliothek Bern)

Quellen: Stadtarchiv und Infothek SBB Historic, Bern