

**Zeitschrift:** Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot  
**Band:** 277 (2004)

**Artikel:** Wie Tägertschi zu seiner Bahnsituation kam und warum sie den Namen "Hëutlige" erhielt : ein kleiner Beitrag zur bernischen Eisenbahngeschichte

**Autor:** Gugger, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-657482>

### **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:** 06.10.2024

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

# Wie Tägertschi zu seiner Bahnstation kam und warum sie den Namen «Hëutlige» erhielt

EIN KLEINER BEITRAG ZUR BERNISCHEN EISENBAHNGESCHICHTE

*Eigentlich hätte die Bahnstation zwischen Worb und Konolfingen auf dem Gemeindegebiet von Gysenstein errichtet werden sollen. Der Gemeindepräsident von Tägertschi sei aber der festen Überzeugung gewesen, dass es ein Glück für die Gemeinde wäre, wenn die Station auf ihr Gebiet zu liegen käme und den Namen ihres Dorfes tragen würde. Er habe den Ingenieuren so viel geküderlet und mit gutem Trunk nachgeholfen, bis sie die Pläne änderten und die Bahnstation auf Tägertschi-Boden verlegten.*

Das hat uns unser Vater erzählt, der von 1908 bis 1968 im Schulhaus Gysenstein unterrichtete, das einsam in einem grossen Feld mit herrlicher Aussicht auf die Stadt und die Voralpen oberhalb des Tennliwaldes lag, an dessen unterem

rem Saum die Haltestelle der Ostwestbahn auf Gysenstein-Boden geplant war. Er hatte diese Geschichte von seinem Vorgänger, und dem wiederum hatte sie sein eigener Vorgänger überliefert, der zur Zeit des Bahnbaues in Gysenstein Schulmeister war. Hier wird nun der Versuch unternommen, diese mündliche Überlieferung mit zeitgenössischen Dokumenten und Quellen zu belegen. Zum besseren Verständnis sei kurz auf die Situation beim

## *Bau der ersten Eisenbahnen in unserem Land*

verwiesen. Das Eisenbahngesetz des Bundes von 1852 hatte das Recht, Konzessionen für den Bau von Bahnlinien zu erteilen, den Kantonen übertragen. Es entstanden in der Folge rivalisierende

Gesellschaften, die sich bemühten, die Erlaubnis zur Errichtung möglichst rentabler Linienführungen zu erhalten. So baute 1854–1859 die «Schweizerische Centralbahn» mit Basel als Kopfpunkt ihres Netzes und mit Anschluss an die Eisenbahn aus dem Elsass die Linie Basel–Olten samt den Abzweigungen nach Aarau, Luzern, Burgdorf–Bern, Thun und Herzogenbuchsee–Solothurn. Zu ihr trat die «Ostwestbahn» in



Station Tägertschi, alias Hëutlige, mit grandioser Aussicht (Foto Daniel Bigler)



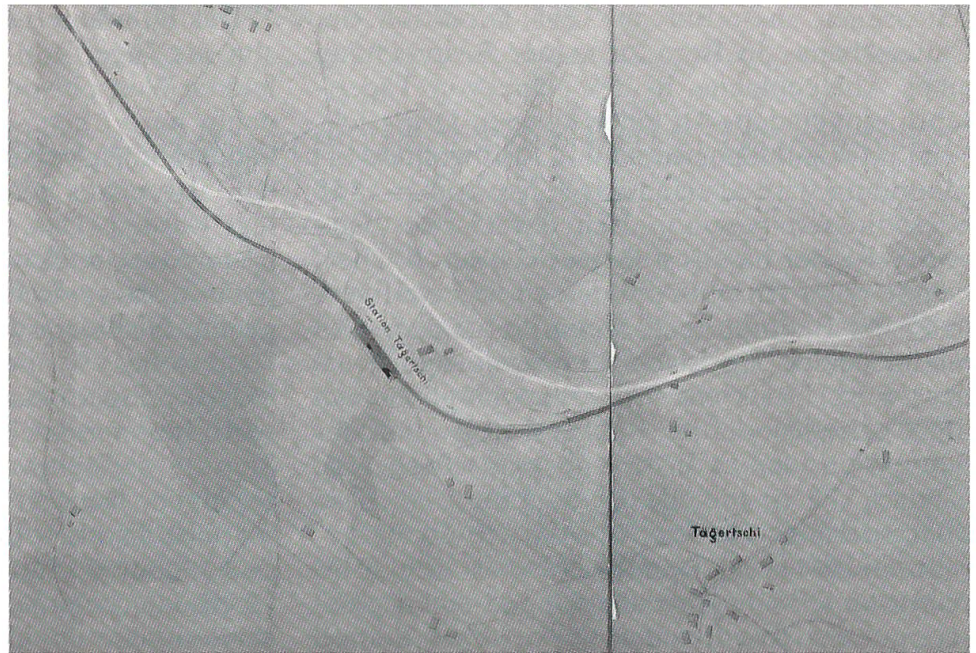
Konkurrenz, die ebenfalls eine Verbindung von Osten nach West plante, wozu auf bernischem Boden auch die Strecke von Bern nach Langnau und weiter Richtung Luzern bis Kröschenbrunnen gehörte.

Die Ostwestbahn hatte ursprünglich die Linienführung von Bern Richtung Langnau durchs Worblental geplant. Dagegen erhob sich in dieser Gegend eine heftige Opposition, als deren Anführer vor allem namhafte Persönlichkeiten aus Worb auftraten. Der damalige Gemein-

depräsident liess verlauten, die Eisenbahn wäre für Worb so schlimm, wie wenn das Dorf abbrennen würde. So war das Unternehmen gezwungen, von Bern bis Gümligen die Geleise der Centralbahn zu benutzen und von da die Linie quasi durch Niemandland zum südlichsten und abgelegensten Zipfel der Gemeinde Worb zu führen, wo sie fern der Ortschaft ihre Station errichten durfte.

#### *Das eisenbahnfreundliche Tägertschi*

In Tägertschi war es nun ganz offensichtlich umgekehrt. Anhand der Protokolle des Gemeinderates und der Einwohnergemeindeversammlungen und eines im Staatsarchiv erhaltenen Planes lässt sich weitgehend nachweisen, dass die Gemeindeverantwortlichen alles daran setzten, eine eigene Bahnstation zu erhalten. Auf dem erwähnten undatierten Plan ist die ursprünglich geplante Linienführung von Trimstein her und im Tennli östlich an dem auf Gysensteinboden liegenden Bauernhof vorbei durch die natürliche Senke in Richtung Ursel-



Bahnlinienführung nach den Wünschen von Tägertschi: Die ursprünglich geplante Strecke ist auf dem Plan noch schwach erkennbar; die Station kam schliesslich in die südlich gelegene Kurve zu liegen. (Plan im Staatsarchiv Bern)

len ersichtlich, die später ausgelöscht wurde. Offensichtlich ist es nicht gelungen, auf dem sorgfältig gezeichneten und mit Ocker und Grün lavierten Plan diesen ersten Planungsstand ganz unkenntlich zu machen, der sich trotz der Retusche bei genauerem Hinsehen der helleren Tönung wegen noch erkennen lässt (s. Abb.). Die Station liegt auf diesem Plan auf Tägertschiboden, jedoch nördlich des heutigen, mit einer Barriere gesicherten Bahnüberganges auf einem geraden Streckenteil, und nicht am jetzigen mehr südlich und in einer Kurve liegenden Standort. In den erwähnten Gemeindeprotokollen beziehen sich vom Januar 1858 bis zum August 1863 nicht weniger als 23 Eintragungen auf diese Bahnangelegenheiten. Nachdem man sich zuerst um einen günstigen Zugang zur Station der Centralbahn in Münsingen bemüht hatte, wendete sich das Interesse der Ostwestbahn zu, die 1857 die Konzession für den Bau der Langnaulinie erhalten hatte. Am 23. August 1858 wird beschlossen, «dahin zu wirken, dass in der Höhe von Tägertschi eine Station errichtet werde», und bereits im September werden die Ausge-



schossenen ins «Bureau» der Direktion der Ostwestbahn in Bern zu «einer Besprechung eines Ablageplatzes in der Nähe von Tägertschi» eingeladen. An einer «wegen Dringlichkeit zusammenberufenen» Einwohnerversammlung wird alsdann am 8. November 1858 «beschlossen bei dem Bau der Ostwestbahn von Seite der hiesigen Gemeinde durch Übernahme einer Anzahl Aktien sich zu beteiligen, unter der Bedingung ... wenn im hiesigen Gemeindebezirk Tägertschi ein Stationsplatz erbaut wird. Das Geld soll, wenn möglich vom Staat geliehen werden.» Es war also nicht der gute Wein, wie von Gysenstein überliefert, sondern die finanzielle Beteiligung, die diese Planänderung erwirkte, obwohl sie einen wesentlich höheren Dammbau über den Einschnitt des Bachsgrabenbachs und einen grösseren Aushub am Standort der heutigen Station erforderte.

Dass die Bahngesellschaft später in gravierende finanzielle Schwierigkeiten geriet, ist auch von Tägertschi aus mit Besorgnis verfolgt worden, beschloss doch im März 1861 der Gemeinderat, dem Grossen Rat eine Petition einzureichen, «in dem Sinne, dass die Regierung das Ostwestbahnunternehmen unterstütze, damit es zu Ende geführt werden könne». Im Sommer desselben Jahres geriet die Gesellschaft in Konkurs, was ihr den Namen

#### «Owetschbahn»

eintrug. Zur Sicherung des Weiterbaues bedurfte es nun nicht mehr nur einer Unterstützung, sondern der Übernahme des Unternehmens durch den bernischen Staat am 27. Juni 1861. Mit dem Konkurs der Gesellschaft gingen nun auch die Aktien verloren, die von der Gemeinde mit einer Anleihe von 5000 Franken bezahlt worden waren, welche sie bei eben diesem Staat aufgenommen hatte, dem das Unternehmen nun gehörte. Die fälligen Zinsraten beschäftigten die Gemeinde denn auch noch über Jahre. Ob die Regierung auf die Bitte von Tägertschi um Erlass der Zinsschuld eingetreten ist, konnte in den Protokollen nicht eruiert werden.

Das Bahnunternehmen war nun im Staatsbesitz, als Tägertschi am 6. Dezember 1861 einen letzten Wunsch vorbrachte: «Wird beschlossen, dahin zu wirken, dass der projektierte Eisenbahnstationsplatz im Tennli weiter gegen Mittag, also etwas näher hin nach Tägertschi verlegt werde.» Das entsprechende Bittschreiben ist im Staatsarchiv erhalten und so köstlich abgefasst, dass wir hier einen Abschnitt wiedergeben. Nachdem die ungünstige Situation der Haltestelle, «wo im Winter sich unstreitig eine Masse Schnee ansammeln muss», geschildert wird, heisst es weiter: «... wenn sie zirka 100 Schritte südlich verlegt würde, sie auf einen sonnigen, freundlichen Platz zu stehen käme, wo eine prachtvolle Aussicht auf das malerische Aaretal, die ganze Stockhornkette, die Oberländergebirge mit ihren Gletschern, vorhanden wäre ...» Auch dieser Wunsch ging in Erfüllung, und die

#### *Bahnstation kam in die Kurve zu liegen*

– eine Situation, die man sonst vermied und in der ganzen Schweiz nur selten vorkommt. Solange alle Züge in Tägertschi anhielten, mussten beim Schienenbau keine besonderen Massnahmen getroffen werden. Je mehr Schnellzüge der Fahrplan nun aufwies und je mehr ihre Geschwindigkeit gesteigert wurde, desto mehr war man gezwungen, den äusseren Schienenstrang immer stärker anzuheben, sodass die Wagons der Lokalzüge beim Halt zunehmend in Schiefelage gerieten. Das hatte zur Folge, dass der Fahrgast beim Aufenthalt in Tägertschi unfreiwilligerweise zum Nachbarn rutschte und das Ein- und Aussteigen vor allem für ältere Leute beschwerlich wurde. Diese Schiefelage hat im Volksmund zum Übernamen «Hëutlige» (hëute, helte, schief halten) geführt.

Wir möchten hier jedoch vor allem empfehlen – zumindest bei gutem Wetter –, den Blick durchs Fenster nach Süden zu richten und die herrliche Aussicht zu geniessen, von der schon der Gemeindesekretär – es war der beliebte Lehrer Johann Dietrich – in seinem Schreiben im Jahre 1861 schwärmte.