

# Artenen-Schönbühl einst und jetzt

## 100 Jahre elektrische Schmalspurbahn Solothurn – Zollikofen (- Bern)

Am 9. April 1916 wurde die neue elektrische Schmalspurbahn Solothurn – Zollikofen feierlich eröffnet. Die Bahnlinie Bern – Zollikofen war bereits am 13. Juli 1912 eingeweiht worden.

### Gespräch mit Robert Hubacher, Kondukteur SZB



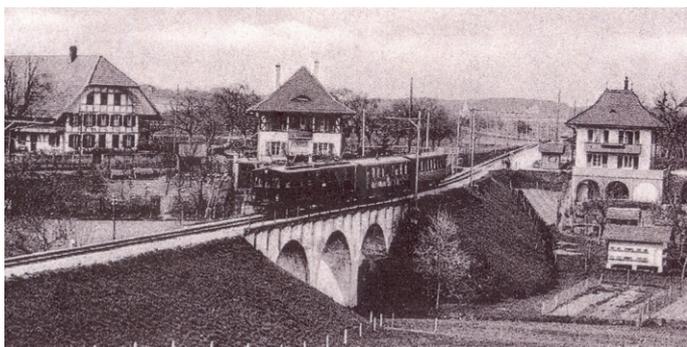
Robert Hubacher, 2014

Robert Hubacher ist 1916 geboren – also im gleichen Jahr, in dem die neue Bahnlinie Solothurn-Bern eingeweiht wurde. Er wuchs in Urtenen im Bode als siebtes von 8 Kindern in einer einfachen Arbeiterfamilie auf.

Für Arbeiterkinder war es damals nicht üblich, eine Lehre

zu absolvieren, man musste so schnell wie möglich Geld verdienen. Deshalb nahm er direkt nach der Schule eine Stelle als Schreiner-Handlanger in der Möbelfabrik in Fraubrunnen an. Dort blieb er mehr als 25 Jahre. 1964 wechselte er zur damaligen SZB (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn) als Kondukteur, weil die Verdienstmöglichkeiten bei der Bahn wesentlich besser waren. Vorerst einmal musste er ein Jahr lang eine Ausbildung durchlaufen, welche primär aus «Training on the Job» – d.h. in Begleitung eines erfahrenen Kondukteurs der SZB – absolviert wurde.

Als Kondukteur sieht und hört man viel. Auch war es damals noch möglich, eine Fahrkarte im Zug zu lösen. Manche waren froh, wenn sie im letzten Augenblick auf den Zug eilten, nicht noch ein Billett lösen zu müssen und dabei auch noch den Zug zu verpassen. Zu jener Zeit war es sogar noch möglich (aber auch gefährlich!), auf den fahrenden Zug aufzuspringen; denn es gab noch keine automatischen Türen, sondern Einsteigeplattformen an beiden Enden der Wagen. In allen Zügen fuhr zu dieser Zeit immer auch ein Kondukteur mit, ging nach jedem Halt durch die Wagen und überprüfte die Fahrkarten. «An den Haltestellen, wenn ich die Fahrgäste beobachtete, sah ich gleich, wem ich beim Ein- oder Aussteigen behilflich sein musste», bemerkt Robert Hubacher.



Brücke über die Urtenen

An den meisten Haltestellen gab es damals noch einen Stationsvorstand. Bei kleineren Haltestellen musste der Kondukteur den Zug jedoch selbst abfertigen und die genaue Uhrzeit kontrollieren. In Bern fuhr die Solothurnbahn noch nicht in den Bahnhof ein. Die Haltestelle befand sich auf dem Platz vor dem Schweizerhof. Für die Rückfahrt musste der Motorwagen manövrieren, um am andern Zugsende anhängen zu können.



Die alte Endstation in Bern vor dem Schweizerhof

«Als Kondukteur gaben wir auch Auskunft über die Anschlusszüge im Bahnhof und erklärten den Passagieren, wie sie umsteigen mussten. Der Beruf als Kondukteur gefiel mir gut. Vor allem verging die Zeit viel schneller als in der Schreinerei. Im Handumdrehen war es Mittag oder Abend, ständig war etwas los. Sehr oft wurde ich nach Anschlusszügen gefragt, und ich musste entsprechende Auskünfte erteilen. Häufig war ich den Passagieren beim Umsteigen behilflich. Manche Personen waren das Reisen nicht so gewohnt und auf etwas Hilfe angewiesen», erinnert sich Robert Hubacher.



Robert Hubacher zu Beginn seiner Tätigkeit als Kondukteur

Während knapp 20 Jahren war Robert Hubacher Kondukteur. An den unregelmässigen Dienst hatte er sich bald einmal gewöhnt. «Anfangs fuhr ich immer mit dem Florett (Motorrad) zur Arbeit nach Worblafen, dies auch im Winter bei Schnee und Regen. Bald einmal lernte ich Autofahren und leistete mir dann einen Renault 4. Das war etwas bequemer und vor allem sicherer bei Früh- und Spätschichten».



Die Station Schönbühl in der 1. Hälfte des 20. Jh.

Manchmal, wenn viele Leute unterwegs waren, wurde die Arbeit als Kondukteur ziemlich hektisch und man musste achtgeben, dass man nichts vergass oder übersah; denn pro Zug gab es bloss einen einzigen Kondukteur. Im Grunde genommen war es einem einzigen Angestellten gar nicht möglich, alles – zum Teil gleichzeitig – zu tun, was eigentlich Pflicht gewesen wäre.



Robert Hubacher anlässlich seiner Pensionierung

Ein Kondukteur hätte möglichst häufig durch die Wagen gehen sollen, um die Fahrausweise der Neu-Zugestiegenen zu kontrollieren. Doch die Strecken zwischen den Stationen waren kurz und er musste nach draussen, um den Passagieren beim Ein- und Aussteigen behilflich zu sein, Fahrräder und Kinderwagen im Gepäckwagen zu verstauen und an kleineren Bahnhöfen den Zug abzufertigen.

Mit dem heutigen Fahrplan und dem Viertelstundentakt hat der Druck auf die Angestellten aber wohl eher noch zugenommen.

Leider konnte Robert Hubacher das 100-Jahr-Jubiläum der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn nicht mehr erleben. Er verstarb am 18. Juni 2015 mit 99 Jahren.

Die Herausgabe dieses Artikels wurde gefördert durch den



Am 27. August 2016 feiert der RBS gemeinsam mit der Region 100 Jahre Bahnverbindung Solothurn-Bern im Schlosspark in Jegenstorf. Feiern Sie mit!

## Die Barrierenwärterinnen in Urtenen

An der Station Urtenen waren ursprünglich drei Frauen tätig: Zuerst Frau Adele Hubacher und Jahre später Frau Hanni Hadorn verkauften im Stationshäuschen die Fahrkarten. Die Frauen Martha Blaser und Ida Siegenthaler teilten sich bis 1961 in den Dienst an der Barriere, bevor eine automatische Anlage eingebaut wurde.

Frau Annemarie Gerber, Enkelin von Frau Ida Siegenthaler, erinnert sich:

«Meine Grossmutter ist 1901 geboren und verstarb 1966, da war ich gerade mal 11jährig. Sie wohnte direkt am Bahngleis, nur wenige hundert Meter von der Barriere an der Haltestelle Urtenen entfernt. Vom Haus bis zu den Schienen hatten wir noch einen Gemüsegarten mit Kartoffeln, Stangenbohnen und anderem mehr.



Frau Ida Siegenthaler



Lina Siegenthaler und ihre Schwiegertochter Ida mit Kindern

Ich habe ein altes Foto gefunden mit meiner Urgrossmutter, Lina Siegenthaler, die über Jahre die Barriere bedient hatte, bevor meine Grossmutter Ida den Dienst übernahm. Auf dem Foto ist Ida Siegenthaler mit ihren beiden Kindern zu sehen. Der kleine Junge hiess Ernst und arbeitete später als Erwachsener ebenfalls bei der Bahn. Zuletzt war er Stationsvorstand in Schönbühl.

Eines Tages löste sich beim Rangieren ein Gegenstand und traf Ernst Siegenthaler am Bein. Man brachte ihn ins Spital Jegenstorf. Dort erkannte der Arzt zuerst nicht, wie ernsthaft er verwundet war. Als sich dann herausstellte, dass die Schlagader verletzt worden war, war es bereits zu spät. Ernst Siegenthaler verstarb mit 35 Jahren.»

Natürlich verkehrten in der damaligen Zeit nicht so viele Züge wie heute. Im Winter 1950/51 zum Beispiel fuhren von Solothurn nach Bern und von Bern nach Solothurn je 22 Züge (an Samstagen je 23). Heute (2016) passieren die Haltestelle Urtenen an Werktagen täglich 112 Züge nach Solothurn bzw. Jegenstorf und 116 Züge nach Bern.

«Meine Grossmutter und Martha Blaser teilten sich in den Dienst an der Barriere», erzählt Annemarie Gerber weiter. «Doch fanden sie zwischen den Zügen immer wieder Zeit, kurz nach Hause zu kommen, den Haushalt zu besorgen oder rasch ein Essen zu kochen.»

Frau Elisabeth Odermatt, die Tochter von Marta Blaser, der zweiten Barrierenfrau, erzählt: «Meine Mutter lebte von 1910 bis 1993. Über Jahre versah sie den Dienst an der Barriere. Sie fing um fünf Uhr abends an und musste bis zur Durchfahrt des letzten Zuges bleiben. Sie übernahm normalerweise den Spätdienst. Das Barrieren-Wärterhäuschen hatte eine Türe und zwei Fenster. Auf der linken Seite vor dem Fenster gab es ein halbrundes Brett, das man zu einem kleinen Tische aufklappen konnte, und auf der rechten Seite stand eine lange Bank. Ganz hinten in der Ecke befand sich ein kleiner Ofen. Zum Heizen lag Schwellenholz bereit. Beim Verbrennen entwichen Gase, und es verbreitete sich ein sehr unangenehmer Geruch.



Haltestelle Urtenen in den 1920er Jahren

## Das Pendler-Pintli – ein Gespräch mit Robert Rellstab



Robert Rellstab, geb. 1936, heute wohnhaft in Subingen

Robert Rellstab, geboren 1936, ist in der Umgebung von Zürich-Höngg/Altstetten aufgewachsen. Früh schon wurden seine Eltern getrennt, die Kinder bekamen einen Vormund und wurden bis 1944 in Oberwinterthur im Vrenelisgärtli bei einer alleinstehenden Frau untergebracht. Später, am 15. August 1945, kam Robert auf den Beatenberg in ein Kinderheim.

Im Berner Oberland ging Robert Rellstab bei den Zürcher Behörden schlichtweg vergessen. Erst als dem zuständigen Pfarrer in der Unterweisung ein Jugendlicher fehlte, wurde man auf ihn aufmerksam. Von der dritten bis zur achten Klasse besitzt Robert kein Zeugnis, die Seiten sind leer. Im Heim in Beatenberg gab es schon so etwas wie eine Schule, doch die Kinder waren hauptsächlich draussen auf dem Pausenplatz. Erst in der achten Klasse ging Robert wieder zur Schule und trat danach eine Lehre als Bäcker/Konditor in Amriswil an, die er mit guten Leistungen erfolgreich abschloss. Im Anschluss absolvierte er seinen Militärdienst bei den Luftschutztruppen in Genf und beendete seine militärische Laufbahn als Küchenchef. Im Anschluss ging Robert Rellstab den unterschiedlichsten Beschäftigungen nach und meint: «Auf einmal hatte ich die Idee, als Koch und Bäcker auf einem Schiff anzuheuern. Doch dann lernte ich meine heutige Frau kennen und beendete meinen Traum vom Seemann.

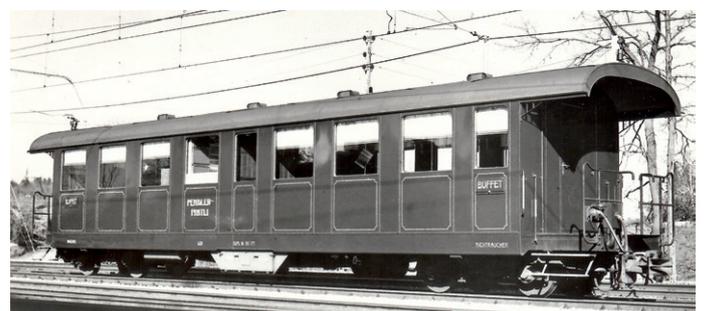
An der Wand hing an einem Haken ein grosser, schwarzer Mantel, den die Frauen bei sehr schlechtem Wetter anzogen. Im Winter beim Heizen entstand in dem kleinen Wärterhäuschen eine grosse Hitze, so dass man immer wieder die Tür öffnen musste, um frische Luft herein zu lassen. Einmal, als das Wärterhäuschen so richtig überheizt war, ist meine Mutter eingeknickt. Der Lokomotivführer des herannahenden Zuges bremste ab und liess die Signalpfeife ertönen. Martha Blaser war derart erschrocken, dass sie schlaftrunken den Wecker ergriff, der immer auf dem Tisch stand und nach draussen eilte. Der Lokomotivführer scherzte: ‚Wir wissen wie spät ist, Sie sollten bloss die Barriere schliessen!‘ Ansonsten gab es keine besonderen Zwischenfälle.»

Annemarie Gerber erinnert sich auch noch an die Frau im kleinen Stationsgebäude:

«Recht häufig war ich auch bei Frau Hanni Hadorn im kleinen Stationsgebäude, wenn sie die Fahrkarten verkaufte. Als kleines Schulmädchen schon strickte ich sehr gerne, und Frau Hadorn war ebenfalls eine leidenschaftliche Strickerin. So sass ich oft bei ihr und durfte zwischenhinein auch die Münzen aus dem Fahrkartenverkauf sorgfältig in die Kassenschublade einordnen.» Im Stationsgebäude hat sich seither kaum etwas verändert. Der Wartsaal existiert noch, nur der ehemalige Schalter zum Nebenraum ist verschlossen.

Nun brauchte ich eine feste Anstellung. In Worb sprach mich ein Lokomotivführer an, ob ich nicht Lust hätte, bei der Bahn zu arbeiten. So fing ich im Oktober 1970 bei den Worbbahnen – beim blauen Bähnli – an. Hier arbeitete ich als Kondukteur und teilweise auch als Lokomotivführer.

1974 wechselte ich ins Depot nach Solothurn und sollte dort zum Lokomotivführer ausgebildet werden. Doch dann wurde kein Platz frei und ich arbeitete wieder als Kondukteur auf der Strecke Solothurn-Bern. Später führte man die sogenannten Sichtwagen – d.h. kondukteurlose Wagen – ein. Hier machten wir nur noch Stichproben. Da die Kondukteure je länger je weniger ausgelastet waren, kam man auf die Idee, einen Wagen als «Pendler-Pintli» einzurichten. 1976 wurde in der Werkstatt Worblaufen der Brünig-Personenwagen B 317 umgebaut und von 1976 bis 1987 in den Zügen von Solothurn nach Bern als Pendler-Pintli eingesetzt. Wir wurden angefragt, ob wir neben dem reduzierten Kondukteurdienst in einem Pendler-Pintli die Fahrgäste bewirten würden.



Erstes Pendler-Pintli in einem umgebauten Brünigbahnwagen (Br 317)

Zuerst waren wir schon etwas erstaunt, was aus uns Konduktoren werden sollte, haben aber dann zugesagt, da wir so auch unseren Job sichern konnten. Das Pendler-Pintli kam bei den Fahrgästen sehr gut an, war von Anbeginn ein Erfolg und wurde sogar zum Renner. Wer es sich leisten konnte, verkürzte die Fahrt mit einem Kaffee oder am Abend mit einem Bier.»

Der erste Pendler-Pintli-Wagen musste 1987 aus dem Verkehr gezogen werden: Die Probleme beim Br 317 waren einerseits die offenen Plattformen, welche ein unbegleitetes Verkehren der Züge verunmöglichten, andererseits aber auch der Holzwagenkasten. Die Fahrzeuge mit Holzwagenkästen verschwanden beim RBS bis 1989 aus den fahrplanmässigen Reisezügen.

Ein Triebwagen, der vor genau 100 Jahren – im Frühling 1916 – als Triebwagen zur Eröffnung der Elektrischen Solothurn-Bern-Bahn (ESB) geliefert worden war, wurde zwischen 1956 und 1959 in der Werkstatt Solothurn vollständig umgebaut. Er erhielt einen neuen Wagenkasten in Stahlbauart und neue Drehgestelle sowie eine neue elektrische Ausrüstung für den Pendelzugbetrieb. 1986/87 erfolgte der Umbau zum Buffettriebwagen. Bis 1993 verkehrte er in den Stammzügen der Linie RE Solothurn-Bern als neues Pendler-Pintli. Von 1993 bis 2002 zirkulierte er auf der gleichen Strecke in einem Einsatzzug. Ab 2003 bis im Dezember 2009 stand er als Entlastungszug auf der Strecke Bolligen-Bern im Einsatz. Seither wird er ausschliesslich für Extrafahrten verwendet.

(<http://www.rbs.ch/Unternehmen/Historische%20Fahrzeuge/das-pendler-pintli>)



Pendler-Pintli Bre 4/4 1 (Foto RBS)

Robert Rellstab berichtet weiter: «Durch das Pendler-Pintli entstand ein besonderes Verhältnis zwischen den Fahrgästen und dem Personal. Noch heute werde ich manchmal von Leuten angesprochen, die mich vom Pendler-Pintli her kennen und von den damaligen Zeiten schwärmen. Das Pendler-Pintli war für viele Fahrgäste eine Art rollender Stammtisch. Viele interessante Gespräche ergaben sich, kurz man war wie eine grosse Familie. Im Pendler-Pintli herrschte immer eine gute Stimmung. Wir hatten nie Probleme mit Fahrgästen, die sich nicht gut aufführten, randalierten oder zu viel getrunken hatten. Manchmal gab es am einen oder andern Tisch etwas zu feiern, einen Geburtstag oder einen andern besonderen Anlass. Zwischenhinein wurden wir vom Personal – wie alte Bekannte – nach Feierabend zu einem privaten Fest einzelner Fahrgäste eingeladen. Noch zu Zeiten des ersten Pendler-Pintlis stieg an einem Silvester der Chef der Firma Enk, bei der wir die Getränke bezogen, mit zwei Körben voll Cham-

pagner ins Pintli ein. Das gab eine fröhliche Fahrt, und bis jeder Stationsvorstand unterwegs auch noch angestossen hatte, kamen wir in Solothurn mit einer guten Viertelstunde Verspätung an. So etwas wäre natürlich heute nicht mehr möglich.

Ein anderes Mal stieg an einer Haltestelle ein Brautpaar ein. Der Mann war Stammgast im Pendler-Pintli und verliess die Hochzeitsgesellschaft, um einige Stationen mit uns zu fahren und anschliessend wieder zur Hochzeitsfeier zurückzukehren.»

Nach 1993 wurde das Pendler-Pintli auf der Strecke Solothurn-Bern nicht mehr eingesetzt. Der alte Triebwagen passte nicht zum neuen Rollmaterial, und zudem brauchte es keine Kondukteure mehr.

«Die Pendler waren gar nicht erfreut, verstanden aber, dass sich der Bahnbetrieb geändert hatte und Anpassungen notwendig waren.»

Als das Pendler-Pintli 2009 auch auf der Strecke Bern-Bolligen ebenfalls aus dem Fahrpläneinsatz abgezogen wurde, schrieb die Berner Zeitung am 12. Dezember 2009:

«Bern ab 07.53 Uhr, Bolligen an 08.02 Uhr. Das «Pendler-Pintli» nahm das letzte Mal die Strecke von Bern nach Bolligen unter die Räder. Der 93-jährige Triebwagen der RBS war bis gestern das älteste noch in regelmässigem Einsatz stehende S-Bahn-Fahrzeug der Schweiz. Nicht nur Pendler, auch etliche Anhänger des «Pintlis» haben sich für die letzte Fahrt Zeit genommen.



Pendler-Pintli Bre 4/4 1 (Foto RBS)

Auf den dunklen Holzstischen im Triebwagen liegen Fotoapparate. Angestellte des RBS verteilen Mandarinen und Schokolade an die Zugpassagiere. Während sich die Freunde des «Pintlis» angeregt unterhalten, sitzen die Pendler meist stumm auf ihren Plätzen. Mandarinen duft erfüllt das Wageninnere, und Schokoladenpapier liegt auf den blanken Holzbänken. Die wenigsten RBS-Fahrgäste wissen, dass sie diese Strecke zum letzten Mal im Oldtimer zurücklegen. Für jene Passagierin, die sonst nie auf dieser Strecke fährt, ist das letzte gar das erste Mal. Etliche Passagiere wissen nichts von der Geschichte und dieser historischen Fahrt.»

#### Impressum:

Herausgeberin: Gemeinde Urtenen-Schönbühl  
Arbeitsgruppe Ortsgeschichte

Text und Bildauswahl: Max Mathys, Adlerweg 15,  
3322 Urtenen-Schönbühl

Druck: Egli Druck AG, Urtenen-Schönbühl