

Artenen-Schönbühl einst und jetzt

Der Bahnhof SBB

Die Centralbahn

Die Schweizerische Centralbahn wurde am 04. Februar 1853 in Basel gegründet. Sie baute von Basel aus die Linien über Liestal-Olten nach Bern, Brugg, Thun, Biel/Bienne und Luzern. Das Ziel der Centralbahn war das Errichten eines schweizerischen Eisenbahnkreuzes mit dem Mittelpunkt Olten. Daher findet man in Olten den Bahnkilometerstein 0, als Ausgangspunkt der Kilometrierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Auf der Kernstrecke der Centralbahn zwischen Basel und Olten galt es den Hauenstein zu überwinden und somit musste ein Tunnel von Läfelfingen bis nach Trimbach gebaut werden.



1880: Centralbahn-Obligation

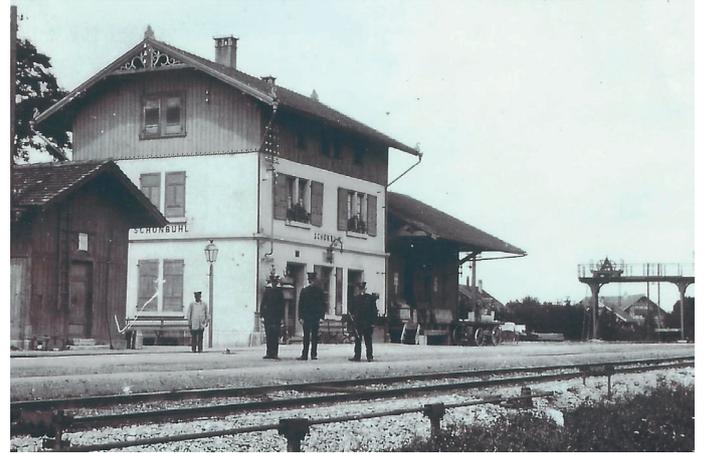
und von 1873 bis 1882 eine Anschlussverbindung ihrer Linien an die Gotthardbahn: Die von der Centralbahn betriebene Aargauische Südbahn von Rapperswil über Brugg nach Immensee. 1902 wurde die Centralbahn mit einer Streckenlänge von 333 Kilometern in die Schweizerische Bundesbahnen integriert.

(Wikipedia)



Aelteste Aufnahme des Bahnhofs Schönbühl, erbaut 1864-65 für die Schweizerische Centralbahn

Eine Sanitätskiste ist der älteste Gegenstand aus der Zeit der Centralbahn (SCB), der bis zur Schliessung des SBB Bahnhofs Schönbühl im Jahre 2004 erhalten geblieben ist.



Bahnhof SBB in der Zeit des 1. Weltkrieges (aufgestockt seit 1873)

Zwei ehemalige SBB-Stationsbeamte, Ernst Steiner und Andreas Rickli, berichten aus der Zeit, als der Bahnhof noch voll in Betrieb war:

Wenn man heute am Bahnhof Schönbühl SBB in den Zug einsteigt, das schön renovierte, denkmalgeschützte und von der Bahn

unbenutzte Stationsgebäude anschaut, kann man sich kaum mehr vorstellen, dass der Bahnhof einmal der wirtschaftliche Mittelpunkt des Dorfes war.



Ernst Steiner



Andreas Rickli

In den „guten alten Zeiten“ waren rund zwölf Personen an der Station beschäftigt. Alles funktionierte noch mechanisch. Die Weichen, Signale und Barrieren zum Beispiel mussten alle von Hand bedient werden. Der Bahnhof war deshalb rund um die Uhr besetzt. Die Frühschicht begann um 04.00 Uhr, die Mittagschicht um 12.00 Uhr und die Abendschicht um 19.00 Uhr.



Aufziehen der Glocken 1953 (Foto sbbhistoric.ch)

Für das Dorf war natürlich der Personen- und Güterverkehr wichtig. Noch gab es keine Automaten oder Handys, wo man eine Fahrkarte lösen konnte. Alle Passagiere mussten ihr Billett am Schalter lösen. Wirt mussten immer zwei Sorten Fahrkarten führen: Eine für die Reise mit den SBB und die andere für die Fahrt mit dem heutigen RBS. Es gab Billetts, die waren nur auf der einen oder andern Bahngesellschaft gültig. Mit andern konnte man wahlweise beide Strecken fahren. Am Schalter mussten wir die Passagiere jeweils fragen, mit welcher Bahn sie zurückkehren möchten.



Der von einem eidgenössischen Fest zurückkehrende Verein wird gebührend empfangen (1984)
(Foto sbbhistoric)

Für Vereine, Schulreisen und Skilager haben wir natürlich auch als Reisebüro funktioniert, obschon man früher den Begriff bei den SBB noch nicht kannte. Vor allem die Schulen haben früher fast ausschliesslich die Bahn benützt. Das gab manchmal einen Ansturm und benötigte im Winter, bis alles Gepäck, die Skier und Schlitten eingeladen waren, recht viel Zeit, so dass die Züge nicht selten Verspätungen hatten.

Ab und zu haben wir auch von der Bahn aus eigene Reisen, z.B. nach Einsiedeln oder etwa ins Tessin, angeboten.

Das alte Blocksystem funktionierte so, dass einem Zug die Weiter- oder Durchfahrt erst freigegeben werden konnte, wenn der vorangehende Zug das geöffnete Einfahrtssignal des nächsten Bahnhofes passiert und dieser die Einfahrt bestätigt hatte.

Nun konnte es vorkommen, dass ein Schnellzug in Zollikofen nicht einfahren konnte und der nachfolgende Schnellzug bereits auf Schönbühl zu fuhr und so zu einem Signalthalt gezwungen wurde. Da die Wagentüren zu der Zeit nicht verriegelt werden konnten, benützten Fahrgäste aus der Region diese Halte sehr oft zum Aussteigen, um sich so den Umweg über Bern zu ersparen. Das war nicht ungefährlich, hatten sie doch das nebenstehende Geleise zu überqueren. Der diensthabende Beamte musste bei solchen Halten sehr darauf bedacht sein, dass er keinem Gegenzug die Durchfahrt freigegeben hatte oder es galt das Durchfahrtssignal notfalls sofort auf Halt zurückzustellen.



Aufnahme von 1951
(Foto sbbhistoric.ch)

Im Spätdienst kam es gelegentlich vor, dass Sitzungsgäste aus dem Gasthof den letzten Anschluss Richtung Burgdorf – Olten verpasst hatten. Damit sie in dieser Nacht trotzdem noch nach Hause kamen, haben wir den letzten Schnellzug – in Eigenregie – kurz anhalten lassen. Das war zwar nicht zulässig, da aber die Züge noch nicht so streng überwacht wurden, bemerkte es niemand.



Alter Niveauübergang bei Schönbühl, Aufnahme 1956
(Foto sbbhistoric.ch)

Zum Bahnübergang in Schönbühl gibt es ein Vers von Ernst Balzli:

*„Für ne Chrysler, Buick u Ford
isch der allereinig Ort
won er chly Geduld cha lehre
hütt d'Schönbühler Barriere.
Hie erchennt mes jedefalls:
Kilometer sy nid alls!“*

Solche Bahnübergänge bildeten einen eigentlichen Alptraum für die Stationsbeamten; denn früher gab es noch keine Sicherung zwischen Fahrsignal und Barriere, d.h. diese konnte offen stehen und das Signal trotzdem auf Grün gestellt werden. Es galt also sehr aufzupassen, dass so etwas nicht vorkam. Trotzdem konnte es in Hektik geschehen, dass eine Barriere offen blieb und ein Schnellzug vorbeibrauste. Als wir in Schönbühl unseren Dienst antraten, waren wir deshalb ausserordentlich froh, dass der Niveauübergang zur Hindelbankstrasse bereits 1958 durch eine Unterführung ersetzt worden war.



Unterführung zur Hindelbankstrasse, eröffnet 1958
(Foto sbbhistoric.ch)

Viele Güter, die heute auf der Strasse transportiert werden, kamen im letzten Jahrhundert noch mit der Bahn. Der Bahnhof war für die Landwirtschaft und die Betriebe in Urtenen-Schönbühl von grosser Bedeutung. Man könnte ihn gewissermassen als den Motor der wirtschaftlichen Entwicklung bezeichnen.

Mit dem ersten Personenzug am Morgen kam z.B. die Post. Die Pösteler holten die Postsäcke mit ihren gelben Handwagen am Bahnhof ab und brachten die abgehende Post am Abend wieder zur Bahn. Die Postzüge hatten manchmal bis fünf Minuten und mehr Verspätung, bis alle Sendungen aus- bzw. eingeladen waren. Doch auch viele Güter, Apparate und Materialien für die Handwerker wurden als Stückgut angeliefert. Der kleine Bahnschuppen war oft zum Bersten voll. Die Betriebe holten die bestellte Ware am Bahnhof ab oder liessen sie durch einen Camioneur anliefern. Aber auch Privatpersonen brachte Güter zur Bahn, z. B. Reisegepäck, aber auch Kinderwagen und Fahrräder mussten aufgegeben und durften nicht in die Bahnwagen mitgenommen werden. Ein guter Kunde im Güterverkehr war auch die Landwirtschaft. Güterwagen für die LANDI mit Dünger, Stroh, Gewächs, Kartoffeln usw. trafen ein. Im Herbst wurden auch die Zuckerrüben auf den Bahnhof gebracht und nach Aarberg verladen. Später holten die Bauern die retournierten Rübenschnitzel wieder am Bahnhof aus den Güterwagen ab.



Im Vorsommer verladen die Bauern auch ihr Sömmerungsvieh auf Bahnwagen und im Herbst brachte es die Bahn wieder zurück ins Dorf. Hie und da trafen neue Pferde aus Irland und Polen für die Armee im Sand ein. Die Pferde verliessen nach der langen Fahrt die Wagen am Bahnhof ungestüm und stürmisch. Etwa jeder zweite Güterwagen war beschädigt, ganze Bretter hatten die Pferde mit ihren Hufen herausgeschlagen.



*Elektr Lokomotive AE 3/6 I, etwa 1939
(Foto sbbhistoric.ch)*

Eine Besonderheit stellte der Güterverkehr mit dem heutigen RBS dar. Die Güterwagen, welche für das Netz des RBS bestimmt waren, wurden nach Schönbühl gebracht und hier von der RBS mit Rollschemeeln übernommen.

Eine grosse Veränderung brachte die Eröffnung der Migros-Verteilzentrale. Der Güterverkehr nahm massiv zu. Es gab Tage, da kamen dreissig bis vierzig Eisenbahnwagen an. Darunter waren vielleicht zehn bis fünfzehn Güterwagen, die z.B. ausschliesslich mit Beeren oder Bohnen beladen waren. Die Wagen mussten natürlich nicht mehr von uns ausgeladen werden. Durch den Geleisanschluss konnten wir sie direkt mit unserem Rangiertraktor zur Verteilzentrale fahren.

Welche Überlegungen und Ereignisse haben aber nun dazu geführt, dass der Bahnhof Schönbühl 2004 geschlossen wurde, nachdem sich der Güterverkehr mit der Migros-Verteilzentrale doch so gut angelassen hatte und noch in den 1990iger Jahren rund 180 Züge innert 24 Stunden die Station passierten?



Moritz Tschan im Schalterraum



und im Stellwerk

Als erstes wurde das Stückgut nach Zollikofen und später nach Bern ausgelagert, da das Geschäft für die Bahn defizitär war. Inzwischen wird das Stückgut fast vollumfänglich auf der Strasse transportiert. Pläne Schönbühl zu einem Güterumschlagsplatz auszubauen wurden fallen gelassen, dafür übernahm die Migros mit eigenen Mitteln das Rangieren der Güterwagen, die von der SBB nur noch bis zum Bahnhof Schönbühl gefahren und abgestellt bzw. als Leergut wieder abgeholt wurden.

Eine grosse Veränderung brachte 1995 die Eröffnung des Grauholztunnels. Die Zugsdurchfahrten gingen massiv zurück. Der Bahnhof musste jedoch nach wie vor bedient werden, da es noch keine zwei Bahnsteige und keine Unterführung gab. Die Passagiere mussten nach wie vor die Geleise überqueren und solange war es aus Sicherheitsüberlegungen unmöglich, die Züge fernzusteuern. Erst als der Bahnhof umgebaut und modernisiert war, brauchte es kein Bahnpersonal mehr auf der Station. Sämtliche durchfahrenden Züge wurden fortan zentral gesteuert.

Die Einweihung des renovierten Bahnhofs



Am Freitag, 29. April 2005, haben die SBB, die Gemeinde Urtenen-Schönbühl und der TCS mit der Taufe eines Intercity Neigezuges den restaurierten und vollständig modernisierten Bahnhof Schönbühl SBB eingeweiht. Im gemeindeeigenen Bahnhof mietet sich der Stützpunkt der TCS-Pannenhilfe ein. Die S-Bahnkunden profitieren von neuen Publikumsanlagen und geschützten Veloeinstellplätzen. Der Bahnhof Schönbühl SBB rückte an diesem Freitagmorgen, 140



Einwohnerpräsident Max Mathys bei der Eröffnung

Jahre nach seiner ersten Einweihung, ins Rampenlicht. Dafür sorgten einerseits der Halt eines schnellen IC Neigezuges der SBB und andererseits der ehemalige Formel-1-Fahrer Marc Surer. Er taufte im Beisein der Bevölkerung, des bernischen Regierungsrats Samuel Bhend sowie weiteren Behördenvertretern den Zug auf den Namen des früheren Staatsmannes und Verkehrspolitikers Gustav Wenk.



Regierungsrat Samuel Bhend, Gemeindepräsident Hansueli Kummer und alt Gemeindepräsident Werner Kummer

Anlass für die Taufe war die erfolgreiche Restauration des unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofs. Dieser konnte mit dieser kleinen Feier der Öffentlichkeit und seiner neuen Bestimmung übergeben werden. Der Restauration des Bahnhofs Schönbühl gingen jahrelange, intensive Gespräche zwischen SBB, Gemeinde und Denkmalpflege voraus.

Im Jahr 2000 konnten die verschiedenen Bedürfnisse unter ein gemeinsames Dach gebracht werden, die Planung startete konkret. Gleichzeitig einigten sich die SBB und Urtenen-Schönbühl, dass der Bahnhof in den Besitz der Gemeinde übergeht. Seit 2003 wurde der SBB-Bahnhof nun umfassend modernisiert und sorgfältig restauriert. Sowohl das Haupt- wie auch die Nebengebäude konnten so im Stil einer Landstation aus der Eisenbahn-Pionierzeit erhalten werden.



Der IC Neigezug Gustav Wenk

Im renovierten Bahnhof zieht neu der Touring Club Schweiz (TCS) mit einem regionalen Stützpunkt ein. Von hier aus starten die 17 TCS-Patrouillenfahrzeuge der Pannenhilfe in die Region. Die TCS-Flotte parkt im 1895 erbauten «Bahnmeisterschuppen». Das ehemalige «Abort- und Betriebsgebäude» dient den Bahnkunden als Veloeinstellraum. Neben den Gebäuden hat die SBB auch die Bahnanlagen mit Blick auf die neusten Bedürfnisse der Bahnkunden modernisiert. Helle und freundliche Publikumsanlagen sowie erhöhte Perrons zum bequemen Eintreten in die Züge ergänzen den neuen Bahnhof Schönbühl SBB.

(SBB Medienmitteilung, 29. April 2005)



Die Herausgabe dieses Artikels wurde gefördert durch

GARAGE ROSCHI AG

Alte Bernstrasse 12
3322 Schönbühl
Tel. 031 859 47 07
roschi.ag@sunrise.ch

CARXPERT
TONI CENTRACCHIO
Inhaber

Impressum:

Herausgeber: Arbeitsgruppe Ortsgeschichte
c/o Max Mathys, Adlerweg 15,
3322 Urtenen-Schönbühl

Text: Max Mathys

Druck: Egli Druck AG, Urtenen-Schönbühl