

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 39 (2024)
Heft: 1

Rubrik: Points de vue

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: 09.07.2025

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

Eine alte Bahnlinie in neuem Licht

Von Simon Weiss, Architekt, Geschäftsführer Emmentalbahn GmbH,
Vorstandsmitglied HECH, s.weiss@etb-infra.ch

Eine Bahnlinie im Emmental wird nach fast hundert Jahren bedeutungslos. Doch nicht ganz. Schweizweit haben sich neue Nutzer und neue Nutzungen gefunden und vernetzt. Und in kleinerem Mass nimmt die Bahnlinie immer noch Aufgaben für die Region wahr.

als Hauptteil der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn wurden 1908 die Linien der heutigen Emmentalbahn eröffnet. Vorangehend waren Konzessionsgesuche verschiedener Initiativkomitees gegeneinander abzuwägen; ein allzu lokales Interesse eines Bahnhofs auf der Höhenlage des Dorfs Sumiswald wurde zugunsten einer Linienführung mit etwas weniger Steigung aufgegeben.

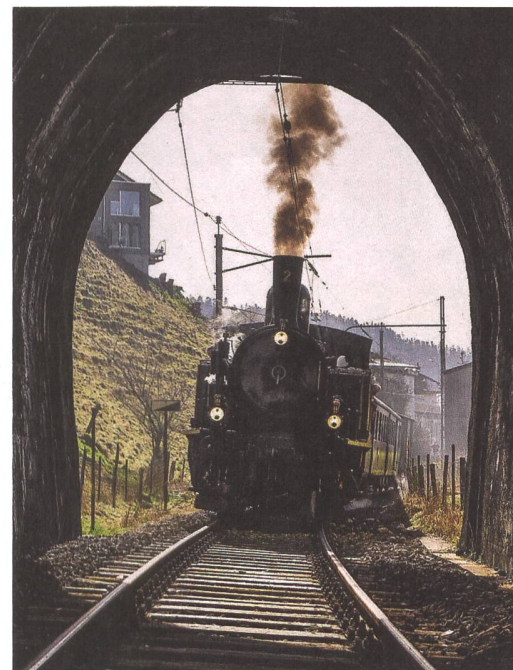
Für eine Lokalbahn typisch war die dauernde Suche nach einem kostenoptimierten Betrieb. So wurden etwa für damalige Verhältnisse kostengünstige Dampftriebwagen eingesetzt, Kooperationen mit anderen Regionalbahnen gesucht, und schliesslich vernetzte eine Fusion die verschiedenen kleinen Bahngesellschaften. Aus der Fusion und über das Bundesgesetz über die Privatbahnhilfe von 1939 war endlich die Finanzierung der Elektrifizierung der Linien Ramsei-Sumiswald-Wasen (Inbetriebnahme 1945) und Sumiswald-Huttwil (Inbetriebnahme 1946) möglich. Mit der Leistungssteigerung konnte über die Folgejahrzehnte ein Angebot aufrechterhalten werden, das dem Gewerbe und der Landwirtschaft sowie dem regionalen Personenverkehr genügte.

Stilllegung und neue Ideen

Über weitere Betriebsgemeinschaften und Zusammenschlüsse gelangten die Strecken schliesslich zur BLS, die sich zunehmend auf Regional- und S-Bahn-Verkehr fokussierte. Das System des Einzelwagenladungsverkehrs musste die Feinverteilung immer mehr dem Strassenverkehr überlassen und die Regionalzüge wurden gestaffelt durch einen Busbetrieb ersetzt; 1998 zwischen Sumiswald-Grünen und Wasen i.E. sowie 2004 zwischen Sumiswald-Grünen und Huttwil. Fünf Jahre später wurden die Strecken bis auf den Abschnitt Sumiswald-Grünen-Burghof eingestellt.

Nebst den Überlegungen zum Rückbau kursierten die üblichen Ideen von Radwegen auf der Eisenbahntrasse oder von landwirtschaftlicher Nutzung der Parzellen. Aber ist es richtig, eine so umfangreiche Infrastruktur für eines der nachhaltigsten Verkehrsmittel einfach so aufzugeben und mit hohem Kostenaufwand abubrechen? Wird der Nutzen, der die Bahnlinien bieten können, nicht schon von den nächsten Generationen neu entdeckt?

Ein Zusammenschluss von vier Vereinen, die historische Züge pflegen und be-



Freie Fahrt für Dampfüge:
Museumsbahn auf den ehemaligen
BLS-Linien zwischen Huttwil und
Sumiswald sowie Wasen im Emmental.

© Julian Brückel



Probefahrt auf der Strecke der
Emmentalbahn: Regionaltriebzug
Desiro ML von Siemens für die
Österreichischen Bundesbahnen.
© Julian Brückel

treiben, sah in den eingestellten Strecken eine seltene Möglichkeit, in landschaftlich ansprechender Umgebung eine Museumsbahn aufzubauen. Die ersten Überlegungen gingen in Richtung eines «Reservats für Dampflokomotiven». Schon bald wurde aber klar, dass eine weitere Öffnung und Vernetzung für eine zukunftsfähige Wiederinbetriebnahme der Bahnlinien nötig ist. Unter diesen Vorzeichen wurde die Genossenschaft Museumsbahn Emmental gegründet, die Verhandlungen mit der BLS und dem Bundesamt für Verkehr aufnahm und in ihrem Ansinnen, die Strecke und die dazugehörigen Gebäude zu übernehmen und zu betreiben, auf Zustimmung stiess. Allerdings mussten die Strecken im freien Netzzugang auch allen interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Für diese Aufgaben wurde eine neue Firma als Infrastrukturbetreiberin gegründet. Als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Genossenschaft Museumsbahn Emmental entstand so die Emmentalbahn GmbH (ETB) als geeignetes Gefäss für die Übernahme der Sachanlagen und der Konzession und als professionelle Betreiberin der Infrastruktur.

Wiedereröffnung mit neuen Aufgaben

2014 war es so weit: Die Strecke Sumiswald-Grünen-Huttwil wurde anlässlich des autofreien Erlebnistages Slow-up Emmental wieder eröffnet. 2019 kam der Streckenabschnitt Burghof-Wasen dazu, womit das rund zwanzig Kilometer lange Schienennetz wieder komplett befahrbar war.

Die von der Genossenschaft Museumsbahn Emmental organisierten öffentlichen Fahrttage mit historischen Dampf- und Elektrotriebzügen stellen nur einen kleinen Teil der neuen Aufgaben der Bahninfrastruktur dar. Gerade der Umstand, dass wenig oder an manchen Tagen gar kein Bahnverkehr auf den Strecken vorkommt, erlaubt zwei neue Aufgabenfelder: Testfahrten und Ausbildungsfahrten. Schweizweit sind die Möglichkeiten gesucht, am Tag über mehrere Stunden ungestört Geleisanlagen zu beanspruchen. So wird die ETB von modernsten Zügen besucht, die die Hersteller erst nach ausgiebigen Versuchsfahrten ausliefern. Bei mehrtägigen Tests können die Züge in den Bahnhöfen abgestellt werden und das Personal findet Unterkunft in Landgasthöfen.

Die gleiche Möglichkeit bietet sich auch bei praxisbezogenen Ausbildungen. Eine

besondere Form konnte im Bahnhof Wasen realisiert werden: Im Bahnhofareal kann eine Ausbildungsfahrleitung auf Brusthöhe temporär aufgebaut werden. Ein Fahrleitungslieferant bietet damit ein Ausbildungsprogramm für Fahrleitungsmonteure an, und einhergehend mit den Ausbildungen setzt er die Fahrleitung auf dem Abschnitt Burghof-Wasen wieder instand. Damit wird die ETB in einigen Jahren ihre Strecken wieder komplett elektrisch befahren können.

Eine angestammte Aufgabe erfüllt der Streckenanschnitt Sumiswald-Grünen-Burghof nach wie vor. Rund 10 bis 40 Güterwagen Stahldraht werden wöchentlich für die Herstellung von Armierungsnetzen angeliefert.

Ein nachhaltiger Erhalt und kleine Entwicklungsschritte

Komplett neue Anlagenteile werden bei der ETB in der Regel nur zur Erhöhung der Sicherheit erstellt, so etwa bei Bahnübergängen. Dabei ist erstaunlich viel möglich durch den Einsatz von Gebrauchtmateriale. Das Gleiche gilt auch für Erneuerungsarbeiten; oft erreicht das langlebige Eisenbahnmateriale bei den «grossen» Bahnen infolge der vielen Erneuerungs- und Ausbauprojekte seine Nutzungsdauer nicht, und nur ein kleiner Teil wird wiederverwendet.

Die Emmentalbahn kann und muss keine grossen Entwicklungsschritte im Ausbau der Infrastruktur bewältigen. Das Ziel ist, die Infrastruktur vollständig und betriebsfähig zu erhalten und damit zukünftigen Bedürfnissen vorzuhalten. Dies gelingt mit vielen aktuellen Nutzern mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Ein selten buntes Bild geben die Strecken mit den unterschiedlichen Fahrzeugen ab, wie ein Blick in den aktuellen Fotokalender der Emmentalbahn bestätigt. ■

Das Handbuch für die archäologische Prospektion

Von Dr. Brigitte Andres, Archäologin, Archäologischer Dienst des Kantons Bern, brigitte.andres@be.ch, und Fabio Wegmüller, Archäologe, Universität Zürich, Institut für Archäologie, Fachbereich Prähistorische Archäologie, fabio.wegmueller@uzh.ch

Archäologische Stätten sind durch Bautätigkeit, Land- und Forstwirtschaft gefährdet. Die Prospektion ist ein wichtiges Mittel, um Fundstellen zu lokalisieren oder ihre Ausdehnung zu erfassen. Das Handbuch der Arbeitsgemeinschaft Prospektion stellt Grundlagen und Methoden dazu vor.

Die frühzeitige Erkennung und die Erfassung archäologischer Denkmäler haben einen wesentlichen Stellenwert in der Bodendenkmalpflege. Um das historische Erbe in Form von Geländedenkmälern oder Kulturlandschaften zu kennen und zu erhalten, wird der Ausbau

der archäologischen Inventare immer wichtiger. Ein grosser Teil des Erbes liegt im Boden verborgen als archäologische Funde und Stätten. Verschiedene Prospektionsmethoden tragen dazu bei, Wissen über die Qualität, die Lage und die Ausdehnung eines archäologischen Fundgebietes zu erhalten.

Ein praxisorientiertes Handbuch

Der Wunsch nach einem Handbuch Prospektion ist fast so alt wie die Arbeitsgemeinschaft Prospektion (AGP). Dank intensiver Mitarbeit zahlreicher Beteiligter konnte das Buch nun an der Jahresversammlung der AGP im November 2023 präsentiert werden. Es enthält Texte von 14 Autorinnen und Autoren zu rechtlichen und administrativen Grundlagen sowie den verschiedenen archäologischen Prospektions- und Dokumentationsmethoden.

Der Aufbau des handlichen Buches ist einfach, und die Kapitel sind übersichtlich gehalten. Sie geben einen Überblick darüber, wie eine Prospektion vorbereitet wird, wie sie abläuft, welche Arbeiten anfallen und wie die Resultate festgehalten werden. Die verschiedenen Prospektionsmethoden werden nach ihrer Funktionsweise, dem Vorgehen und den Ergebnissen beschrie-



ben. Ganz im Sinne eines praxisbezogenen Handbuchs ergänzen Checklisten zu Einsatzmöglichkeiten, Planung und Dokumentation die Beiträge. Die wichtigsten Dokumentationsmethoden werden zudem in einem separaten Kapitel erläutert.

Dank ergänzenden Beiträgen zu den Rechtsgrundlagen und zu allgemeinen Aspekten der Planung gewinnt man rasch Einblick in alle Bereiche eines Prospektionsvorhabens. Es wird klar, ob eine Prospektion mit einfachen Mitteln allein oder zu zweit ausgeführt werden kann oder ob es spezielle Gerätschaften braucht, die von geschulten Fachleuten bedient werden müssen. So ist eine Feldbegehung auf dem frisch gepflügten Acker kostengünstiger durchführbar als eine Luftbildprospektion mit dem Kleinflugzeug. Unerlässlich ist die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben vom Einholen der Bewilligungen bis zum Umgang mit dem Fundmaterial. Dafür ist eine gute Zusammenarbeit mit den zuständigen archäologischen Fachstellen und weiteren Beteiligten notwendig.

Das Handbuch richtet sich an alle, die sich für archäologische Prospektion interessieren: sowohl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in kantonalen Fachstellen und Archäologiefirmen als auch Studierende und Laien.

Die Arbeitsgemeinschaft Prospektion

Die Arbeitsgemeinschaft Prospektion wurde im Jahr 2001 ins Leben gerufen, um als Diskussionsforum für Personen und Institutionen zu dienen, die in der archäologischen Prospektion in der Schweiz und angrenzenden Gebieten tätig sind. Ursprünglich als informelles Netzwerk konzipiert, wurde im Herbst 2004 der Verein Arbeitsgemeinschaft Prospektion (AGP) gegründet. Das Hauptziel der AGP besteht darin, den Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren in der archäologischen Prospektion zu fördern sowie eine engere Zusammenarbeit zwischen Laien und den archäologischen Ämtern und Institutionen zu ermöglichen. Ein zentrales Anliegen der AGP ist es, den Austausch auf Augenhöhe zwischen allen Personen, die in der Prospektion tätig sind, zu unterstützen.

Zum Austausch von Fachwissen unter Praktikerinnen und Praktikern organisiert die AGP Kurse, Exkursionen und Tagungen. In ihrer noch jungen Geschichte konnte sie sich schon an zwei grösseren Forschungsprojekten beteiligen. Das Brünigprojekt zwischen 2012 und 2015 wurde von der AGP selbst angestossen und in Zusammenarbeit mit dem Kanton Obwalden und der Universität Basel durchgeführt. Mittels breit gefächelter Anwendung verschiedener Prospek-

tionsmethoden konnte nachgewiesen werden, dass die Nutzung des Brünigpasses bis in die prähistorischen Epochen zurückgeht. Die Untersuchungen der AGP bildeten die Grundlage für die Erstellung eines Themenwegs zum Brünigsaumweg und für weitere archäologische Forschungen in diesem Gebiet (www.erlebnisausstellung.ch).

In den letzten drei Jahren beteiligte sich die AGP am Forschungsprojekt «CVM-BAT» des Archäologischen Dienstes Graubünden und der Vindonissa-Professur der Universität Basel. Das Projekt erforscht einen Kampfplatz des späten 1. Jahrhunderts v. Chr. in der Crap-Ses-Schlucht im Surses. Auch hier brachten die Mitglieder der AGP viel Know-how ein und profitierten von der Teilnahme an einem herausragenden wissenschaftlichen Forschungsprojekt.

Besonders wichtig ist der Arbeitsgemeinschaft die Durchsetzung der geltenden Regeln und Gesetze. In all ihren Tätigkeiten wird der verantwortungsvolle und fachkundige Umgang mit dem archäologischen Erbe thematisiert und vermittelt. ■

Arbeitsgemeinschaft Prospektion Schweiz (Hrsg.), Handbuch Prospektion, Zürich 2023. ISBN 978-3-033-10153-1

Das Buch kann bei der Arbeitsgemeinschaft Prospektion zum Preis von 25 Franken (zzgl. 3.– für Porto und Verpackung) bezogen werden: www.prospektion.ch



Feldbegehung auf dem Jolimont (Gals BE) im Rahmen des «ArchSeeLand»-Projekts der Universität Zürich, 2020.

© Institut für Archäologie der Universität Zürich, Fachbereich Prähistorische Archäologie, Rachel D'Angelone