

Feuchtfrohliche Studentenrunde endete vor dem Amtsrichter

Bis 1967 diente ein Anbau des «Sternen» als Güterschuppen der VBW-Station Muri, welche damals noch ein veritabler Bahnhof mit Billettschalter, Wartsaal und Abstellgleis war. Über dieses Eisenbahnreich regierte viele Jahre der allseits beliebte Bahnhofsvorstand Hans Schmutz.

Dem «Bahnhofbuffet Sternen» in Muri ist es besser ergangen als vielen Restaurants entlang von Provinz-Bahnlinien, konnte doch etwas vom historischen Baustil des Traditions-hauses in unsere Zeit hinübergerettet werden. So prägt heute – im Gegensatz zum abgebrochenen Gümliger Mat-tenhof – der Landgasthof neben der Tramhaltestelle weitgehend das Orts-bild.

Der Bahnhof Muri selber, damals im stattlichen Wahligut neben dem «Sternen» untergebracht, konnte freilich nicht gerettet werden. Die Gemeinde Muri bei Bern erstand das frühere Bauernhaus im Jahre 1929 und errich-tete später darin unter anderem die Station der Vereinigten Bern-Worb-bahnen (VBW), sowie die Wohnung des Stationvorstandes. Nach dem 1956 von russischen Panzern blutig nieder-geschlagenen Aufstand in Ungarn sie-delten sich dort die ersten Flüchtlinge an.

Mit der Automatisierung des Schie-nennetzes und des Billettverkaufs ver-lor der Bahnhof seine Daseinsberechtigung und wurde zu einer blossen Haltestelle. Der Abriss des Wahli-hauses erfolgte 1967 bis 1969. An seiner Stelle entstand das heutige Gemein-dehaus.

Der äusserst beliebte Stationsvorstand Hans Schmutz, der seine Stelle als Nachfolger des späteren Gemein-dekassiers Eduard Tschannen angetreten hatte, wurde pensioniert und zügelte



**Die Geisterfahrt ab Muri Station endete abrupt im Brunnen vom Welttele-
grafendenkmal am Helvetiaplatz.** Bild: zVg

mit seiner Familie in ein Haus am Mettlengässli. Fortan widmete er sich der Gartenarbeit. Ob er gelegentlich einen Abstecher in den «Sternen» machte, weiss sein jüngster Sohn Alfred, der im Aebnitquartier wohnt, nicht mehr. Dafür erinnert er sich an den Camioneur Ernst Bigler, Multen-gutbauer, der das Stückgut, das in den VBW-Güterwagen transportiert wurde, mit einem Camiontli zu den Kunden lieferte. Auf Bigler folgte später Land-wirt Neuenschwander vom Kräyigen-weg als lokaler Camioneur.

Man muss sich vorstellen: Das Muri-bähnli, das bis zur Elektrifizierung im Jahr 1910 mit Dampf unterwegs war, beförderte bereits 1952 immerhin 2,7 Mio. Passagiere! An schönen Sonntagen im Frühling oder Herbst sollen es bis zu 14'000 Personen täglich gewese-n sein, und viele Ausflügler kehrten im «Sternen» ein, assen im Garten-restaurant gemischten Sonntagsbraten und zum Dessert Meringues Glacés oder tranken ein kühles Bier im Schat-ten der alten Bäume.

An Gütern, Gepäck, Expressgut, Post-stücken und Tieren transportierte die VBW im 1952 rund 87'000 Tonnen. Das meiste wurde in SBB- oder DB-Güterwagen transportiert, die wegen der breiteren Spurweite auf Rollschemeln befestigt waren. Vor der Station befand sich zu diesem Zweck ein Ab-stellgleise, auf dem die Güterwagen nach dem Entladen oft über Nacht blieben.

Studentenstreich lief glimpflich ab
Vor 65 Jahren, in der Nacht vom 16. auf den 17. Mai 1950, verliessen elf aktive Mitglieder der Studentenver-bingung «Helvetia» nach ausgiebigem

Bierkonsum den «Sternen» in Rich-tung Bern. Nicht mehr ganz gehtaug-lich, aber in unternehmungslustiger Stimmung entdeckten sie den auf dem Abstellgleis parkierten, uralten VBW-Gepäcktriebwagen Fe 4/4 24 mit Jahr-gang 1910. Sie verschafften sich mit der Idee, das Fahrzeug zum Gebrauch zu entwenden, Zutritt zum abgeschlos-senen Führerstand. Der Stromabneh-mer wurde an die Fahrleitung angeho-ben. Da aber – was die Studenten nicht wussten – die VBW aus Sicherheits-gründen nachts den Strom abstellten, mussten die jungen Männer den Heim-weg schliesslich zu Fuss antreten. Weil aber der Stromabnehmer in Position blieb, setzte sich am frühen Morgen beim routinemässigen Einschalten des Stromes das Gefährt führerlos Rich-tung Bern in Bewegung. Auf dem flachen Streckenteil ging dies, nicht zu-letzt wegen des damals noch schwachen Strassenverkehrs, unfallfrei von-statten. Doch dann erreichte die «Gei-sterbahn» die abschüssige Thunstrasse, das Tempo erhöhte sich über die zu-

Das blaue Bähnli

Am 23. Dezember 1896 erteilte die Bundesversammlung der eigens hierfür gegründeten Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn (BMGWB) die Konzession für Bau und Betrieb einer Bahn-strecke. Eröffnet wurde die ur-sprünglich 9,7 Kilometer lange Verbindung am 21. Oktober 1898. Mit der Betriebsführung der Dampfstrassenbahn wurde zunächst die Berner Tramway-Gesellschaft beauftragt, erst am 1. April 1904 übernahm die BMGWB selbst die Regie. Ab dem 1. Juli 1907 firmierte das Unternehmen als Bern-Worb-Bahn (BWB), zum 21. Juli 1910 wurde die Strecke elektrifiziert. Nachdem die BWB zum 1. Ja-nuar 1927 mit der Worblental-bahn fusionierte, hiess die neue Betreibergesellschaft Vereinigte Bern-Worb-Bahnen (VBW).

lässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und schoss bei der Endstation Kirchenfeld mit 70 Sachen vorbei und knallte ungebremst in den Brunnen des Welttelegrafendenkmals auf dem Helvetiaplatz. Der Sachschaden war beträchtlich und das Ereignis warf hohe Wellen. Der Brunnen war zwar schnell repariert aber der Triebwagen erlitt Totalschaden. Die Altherren der «Helvetia» und die am Streich betei-ligten Nachtbuben leisteten 105'000 Franken Schadenersatz. Neun Studen-ten wurden vom Amtsrichter zu einer bedingten Gefängnisstrafe von je 30 Tagen und zu Geldbussen von 10 bis 50 Franken verurteilt.

Daniel Krügel und Fritz Mäder



Sie gehören seit jeher zusammen: Der Sternen und das blaue Bähnli.

Bild: Tramclub Basel



Stationsvorstand Hans Schmutz re-gelte die Ein- und Ausfahrt der Züge und war auch verantwortlich für den Verkauf der damals üblichen Karton-billette. Bild: Archiv Daniel Krügel