

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2011)

Artikel: Das war die Gaswerkbahn
Autor: Neuhaus, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836401>

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: 18.04.2025

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

Das war die Gaswerkbahn



Ein Extrazug ist im Gaswerk eingetroffen und hüllt sich in eine dichte Rauchwolke. (Foto: Werner Reber, Bern)

Über 60 Jahre lang, nämlich von 1906 bis 1967, diente die Gaswerkbahn dem Kohlentransport von der Station Wabern der Gürbetalbahn zum Gaswerk in der Berner Lindenau. Längst sind die Geleise weggeräumt, aber auch nach über 40 Jahren lässt sich der Verlauf dieser Bahn sowohl auf Plänen wie auch im Gelände gut nachvollziehen. Glücklicherweise ist auch die über 50 Jahre lang eingesetzte Dampflokomotive der Nachwelt erhalten geblieben.

Das erste Gaswerk der Schweiz im Marzili

Bereits in den Jahren 1841 bis 1843 erstellte die private Gasbeleuchtungs-Gesellschaft mit dem malerischen Namen «Société Bernoise dite Compagnie du Soleil» im Marzili das erste Gaswerk der Schweiz an der Weihergasse 3. Verarbeitet wurde

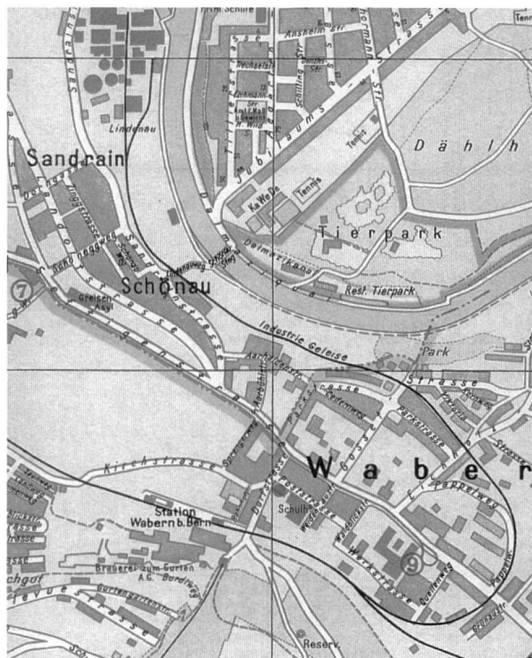
dort zunächst einheimische Kohle vom Beatenberg und aus Boltigen, die mit Schiffen über den Thunersee und die Aare zugeführt wurde. Später wurde dank dem Bau von Eisenbahnlinien ausländische Kohle bevorzugt. Diese stammte aus dem Saargebiet und später aus dem Ruhrgebiet und aus Belgien. Der seit dem 1. Januar 1861 von der Stadt geführte Betrieb an der Weihergasse wurde 1876 in den Neubau in der Lindenau an der Sandrainstrasse verlegt und 1905 sowie 1917/1918 erweitert. Die Einführung des Gasverbunds bedingte 1967 die Einstellung der Produktion und 1968 bis 1971 den Abbruch der alten Hochbauten. Zwei Gasometer-Fundamente wurden dabei in ein Jugendzentrum umgebaut.

Die für das Gaswerk bestimmte Kohle (der Jahresbedarf betrug rund 20'000 Tonnen) musste mit Pferdefuhrwerken vom Bahnhof Bern ins Gaswerk geführt werden. Erst die Eröffnung der Gürbetalbahn im Jahr 1901 liess die Idee aufkommen, von der Station Grosswabern aus (diese Bezeichnung wurde erst mit dem Fahrplanwechsel 1941 in Wabern bei Bern geändert) ein Anschlussgleis zu bauen.

Die Gaswerkbahn wird gebaut – zum Missfallen einiger Anwohner

Der rund 2,5 Kilometer lange Schienenweg wurde im Herbst 1906 in Betrieb genommen. Eine ursprünglich geplante Linienführung mit einer Zahnstangenstrecke (Antriebskraft wird mittels eines oder mehrerer Zahnräder in Bewegung umgesetzt) wurde zugunsten einer reinen Adhäsionsstrecke (der Antrieb erfolgt alleine über die Haftung der Räder) fallengelassen; diese wies dann immer noch eine Steigung von 35 Promillen auf. Im Gaswerk sorgten dann Drehscheiben für die Verbindungen mit den Stumpengeleisen zu den Kohlehalden und Fabrikationsgebäuden.

Nicht alle Landbesitzer waren mit dem Verkauf einverstanden, so dass einige Expropriationen vorzunehmen waren. Die entsprechenden Verhandlungen zogen sich bis ins Jahr 1907 hin, als das Anschlussgleis bereits in Betrieb war. In einem Expropriationsverfahren vom Juni 1907 heisst es:



«Früher waren die Inconvenienzen schwierig abzuschätzen. Da die Bahn nun in Betrieb ist, lassen sich Immissionen durch Rauch, Lärm etc. ad oculos demonstrieren.» Nach der «Verschlechterung der Aussicht» und der Durchschneidung der damals noch kaum überbauten Grundstücke sei es nun schwierig, diese Areale als Bauplätze für vornehme Villen zu verkaufen. Philipp Gosset, der Besitzer der «Canadischen Baumschule», liess durch seinen Anwalt, Fürsprech F. Zeerleder, ausrichten, dass der Bau dieses Anschlussgeleises wohl die Rentabilität der «communalen Gasindustrie» verbessere, doch als Einwohner einer anderen Gemeinde habe er ein anderes Interesse, «es macht an der bernischen Gemeindegrenze Halt». Am 22. Juni 1907 fand dann mit Vertretern der Einwohnergemeinde Bern und der Landbesitzer ein Augenschein (oder vielmehr ein «Ohrenschein») statt, hatte doch zu Demonstrationszwecken ein «vollbeladener Zug in normaler Weise von der Gasfabrik zum Bahnhof Grosswabern zu fahren».

Die Gürbetalbahn ist über den Kohlentransport wenig erbaut

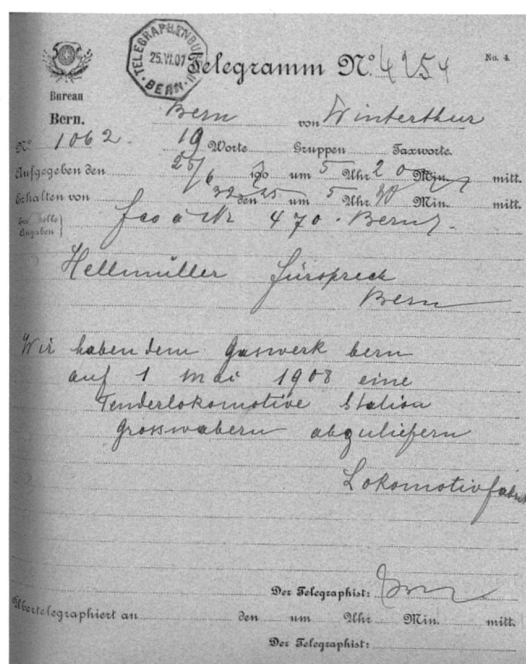
Am 22. Februar 1907 informierten Gaswerk-Direktor Roth und Architekt Eduard Joos anlässlich

einer Veranstaltung des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 52 Mitglieder über das 2414 Meter lange Industriegeleise. Am Sonntag, 10. März 1907 hatte der Verein dann Gelegenheit, die ganze Anlage in Augenschein zu nehmen. Zunächst sorgte die damals noch selbstständige Gürbetalbahn (GTB) mit eigenen Lokomotiven für die Zufuhr der Kohlenwagen. Wie der damalige Direktor der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), Professor Fritz Volmar, in seinem 1941 erschienenen Werk über die Gürbetalbahn schreibt, war die Bahn keineswegs erbaut über die täglich 15 bis 20 zu transportierenden Kohlenwagen, da diese lediglich vom Güterbahnhof Bern Weyermannshaus nach Wabern zu befördern waren. Zudem war der Rücktransport der leeren Wagen wenig einträglich. Besserung brachte dann das Jahr 1939, als englische Kohle vom Mittelmeerhafen Genua bezogen wurde und die Kohlenwagen von Thun durchs Gürbetal nach Wabern rollten.

Das Gaswerk beschafft eine eigene Dampflokomotive

Am 1. Mai 1908 erhielt dann das Gaswerk eine eigene Lokomotive. Die Nassdampf-Lokomotive mit der offiziellen Bezeichnung E 3/3 Nr. 1 wurde

Im «Offiziellen Verkehrsplan der Stadt Bern» aus dem Jahr 1939 ist der Verlauf der Gaswerkbahn gut erkennbar. (Stadtarchiv Bern)



Bereits am 25. Juni 1907 stellt die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur per Telegramm die Ablieferung der Gaswerklok auf den 1. Mai 1908 in Aussicht. (Stadtarchiv Bern)



Lehrlinge der Maschinenfabrik Winkler, Fallert & Co. AG (WIFAG) machen sich am Lokomotivkessel zu schaffen. (Stadtarchiv Bern)

Die Gaswerklok «Lise» in ihrer neuen Heimat im Sensetal (Foto: Rolf Hürlimann, Liebefeld)

von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) unter der Fabrikationsnummer 1901 erbaut. Eine gleiche Dampflok wurde im selben Jahr an das Gaswerk Schlieren bei Zürich geliefert. Sie hat eine Länge über Puffer von 8,44 Metern, einen Radstand von 3,12 Metern und ein Dienstgewicht von 34,8 Tonnen. Ausgelegt ist die mit drei Triebachsen und zwei Zylindern ausgerüstete, 500 PS starke Lok für eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, doch dürfte sie diese auf ihrer täglichen Fahrt kaum je erreicht haben. Sie kann 1,7 t Kohle und 4,2 m³ Wasser mitführen und verbraucht rund 130 kg Kohle und 750 Liter Wasser pro Stunde. Sie vermag eine Anhängelast von 400 Tonnen zu ziehen. Hie und da besorgte die Gaswerklok auch Rangierdienste auf der Station Wabern.

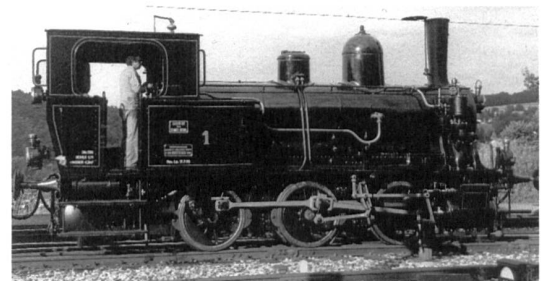
Ein schwerwiegender Unfall bei der Anschlussweiche in Wabern

Zu einem schwerwiegenden Unfall kam es am Mittwoch, 2. Mai 1923, als während der Ausfahrt des Gürbetalzugs 1806 von Grosswabern Richtung Belp–Thun um 8.13 Uhr die Anschlussweiche zur Gaswerkbahn umgestellt wurde. Der aus einer elektrischen Lokomotive, einem Gepäckwagen und

zwei Personenwagen bestehende Zug entgleiste, wobei der erste Personenwagen, ein Drittklasswagen, umstürzte. Drei Personen fanden dabei den Tod und 23 Personen wurden verletzt. Ein damaliger Augenzeuge berichtete, dass die im nahen Schulhaus untergebrachten Schüler durch einen starken Knall aufgeschreckt wurden und die Lehrerin nach Abklärung der Sachlage alle Schüler umgehend nach Hause schickte.

Die Gaswerklok erhält den Namen «Lise»

Zu ihrem Namen «Lise» soll die Dampflok am 2. Juni 1953 gekommen sein. Damals wurde ein langjähriger Lokführer verabschiedet, wobei die Übergabe an den neuen Dampfmeister Ernst Häfeli just an jenem Tage stattfand, als die noch heute amtierende Königin Elizabeth II. von Grossbritannien und Nordirland gekrönt wurde.



Zuerst nannte man die Lok «Lisebethli», doch wurde daraus später die «Lise». Neben Gütern beförderte die Dampflok ausnahmsweise auch Personen, so im Dezember 1967, als die Bundesstadt offiziell an den Gasverbund Mittelland angeschlossen wurde und die geladenen Gäste zu einer Fahrt an das Aareufer kamen.

Das Ende der Gaswerkbahn kündigt sich an

Gleichzeitig mit dem Anschluss Berns an das überregionale Ferngasnetz schlug jedoch auch die Abschiedsstunde für die Gaswerkbahn. Der zuerst mit Schiffen, dann mit Fuhrwerken und schliesslich während 60 Jahren per Bahn zugeführte Rohstoff wurde nicht mehr benötigt, da nun die Ferngasleitung das benötigte Gas konsumfertig lieferte. Die Fabrikation von Leucht- und Brennstoff mit-



Anlässlich des Waberer Herbstfestes 1968 verkehrten die Extrazüge quer über die Seftigenstrasse.

(Foto: Werner Reber, Bern)

tels Steinkohleentgasung hatte endgültig ausgedient und einer neuen Technik Platz gemacht. Zunächst bezog Bern entgiftetes Stadtgas aus Basel und ab 1972 Erdgas.

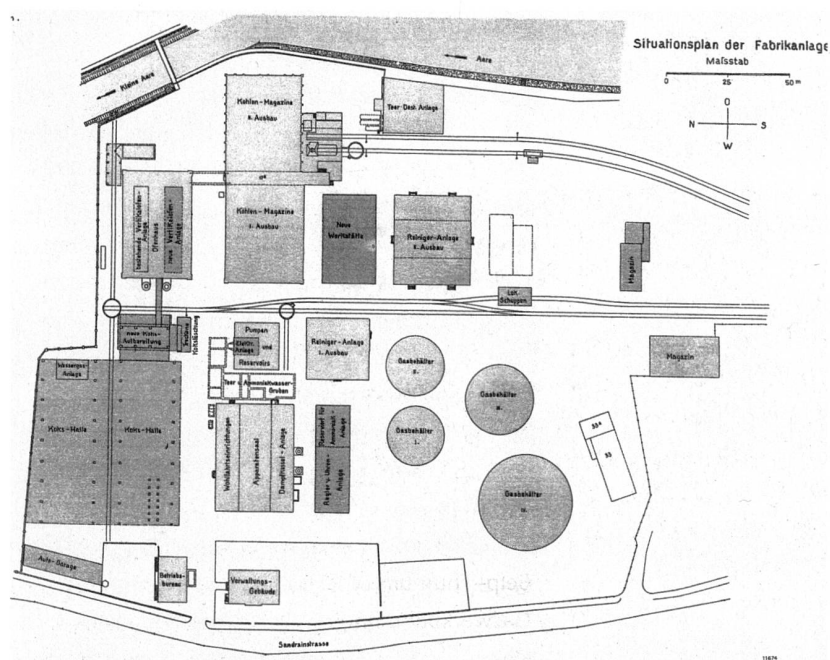
Das legendäre Waberer Herbstfest 1968

Bei strahlendem Spätsommerwetter fand am 31. August und 1. September 1968 das Waberer Herbstfest statt. Die Organisatoren hatten dazu eine wirkliche Publikumsattraktion ausfindig gemacht: Die ehemalige Gaswerk-Dampflokomotive. Diese fuhr an diesem Fest mit Aberhunderten begeisterten Festteilnehmern in überfüllten Wagen von der Bahnstation Wabern hinunter zum Gaswerk und zurück. Dies war sozusagen als Abschiedsvorstellung gedacht, da die Lokomotive ja schon 60 Jahre auf dem Buckel hatte und die Verschrottung unausweichlich schien.

Bei einigen Dampf-Enthusiasten reifte an diesem Wochenende die Absicht, Mittel und Wege zum Erhalt dieser Lokomotive zu suchen. Ausserdem spielten sie mit der Idee einer Museumsbahn auf dem ehemaligen Anschlussgleis. Eine aktive Gruppe mit acht Personen bildete sich, um zunächst einmal die Lokomotive (sie war ab 1961 lediglich noch als Reservelok eingesetzt, da seither eine

Diesellok den täglichen Dienst besorgte) wieder instand zu stellen und damit einer technikgeschichtlich interessierten Nachwelt zu erhalten. Sechs der Initianten waren Lehrlinge der Maschinenfabrik Winkler, Fallert & Co. AG (WIFAG) in Bern Wylerfeld. Bei den Verantwortlichen der Lehrfirma stiess das Vorhaben auf gute Resonanz,

Die Fabrikanlagen des Gaswerks im Jahr 1928 mit den internen Gleisanlagen (Stadtarchiv Bern)



Neben der Gossetstrasse ist der Verlauf der Gaswerkbahn noch heute gut auszumachen. Verschwunden ist hingegen das Schild «Privat».

(Foto: Rolf Hürlimann, Liebefeld)

indem sie ihren Lehrlingen unentgeltliche Gleis- und Werkstattbenützung sowie nötigenfalls weitergehende Hilfestellung zusicherten.

Der Berner Gemeinderat rettet die Dampflokomotive

Der Berner Gemeinderat übernahm sodann die Lokomotive zum Schrottpreis von 5000 Franken und übergab sie den Lehrlingen zur Revision in Obhut. Am 10. Mai 1969 konnte sie vom Gaswerk Bern nach dem Wylerfeld überführt werden, wo die Arbeiten unverzüglich begannen. Dank beispiellosem Einsatz aller Beteiligten konnte die Revision bereits am 5. September 1970 abgeschlossen werden. Nun stellte sich aber heraus, dass inzwischen die Gleisanlagen entfernt und das freigewordene Land zum Teil verkauft worden war. Im Hinblick auf eine spätere Verwendung der Lokomotive bildete sich 1970 der Verein «Dampf-Bahn Bern (DBB)». Nach langwieriger Suche ergab sich in Zusammenarbeit mit der damaligen Sensetal-Bahn (STB) die Möglichkeit zur Durchführung regelmässiger Dampffahrten zwischen Flamatt, Laupen und Gümmenen. Bereits am 20. November 1970 dampfte die Lokomotive über Gümmenen ihrer neuen Heimat, dem Sensetal, entgegen. In einem angehängten Personenwagen reisten auch alle Personen mit, die zur erfolgreichen Revision beigetragen hatten.

Die «Lise» verkehrt im Sensetal

Am 23. April 1971 war dann der Tag der feierlichen Aufnahme des Dampfbetriebs im Sensetal. 1993 schenkte die Stadt Bern die «Lise», die bis anhin nur als Leihgabe zur Verfügung gestanden hatte, dem Verein Dampf-Bahn Bern. Heute ist die Lok im Depot Konolfingen remisiert; anlässlich eines Tages der offenen Depottüre konnte sie am 22. Mai 2011 von Interessenten besichtigt werden. Wie die Zeitschrift für Architektur und Design «Hochparterre» in ihrer Ausgabe vom Mai 1993 berichtet, war auf dem brachliegenden Trasse der ehemaligen Gaswerkbahn die Erstellung von zehn Künstlerateliers, verbunden mit Wohnungen, geplant. In sogenannten Zwischenhöfen sollte auch Raum fürs Arbeiten im Freien geschaffen werden.



Die vom Berner Bildhauer und Architekten Thomas Hostettler initiierte Idee wurde sogar vom 13. bis 15. Mai 1993 in der Berner Kunstlergalerie «Kabinett» präsentiert.

In der Stadtratssitzung vom 20. Oktober 1998 war die Gaswerkbahn ebenfalls ein Thema: Stadtrat Ernst Stauffer erkundigte sich damals beim Gemeinderat, warum seit 30 Jahren das Gas- und Wasserwerk Bern (GWB) jährlich 5000 bis 10'000 Franken für die Pflege und den Unterhalt des ehemaligen Trassees der Gaswerkbahn aufwende, das sich zudem auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Köniz befinde. Der Gemeinderat konnte den Interpellanten allerdings beruhigen, da geplant war, auch noch die restlichen Teile des Areals innert nützlicher Frist zu veräussern. Zur eingetretenen Verzögerung sei es gekommen, da im oberen Teil des Pappelwegs ursprünglich ein Park+Ride-Platz geplant war, von dem man 1979 jedoch Abstand genommen habe.

Die Gaswerkbahn hinterlässt ihre Spuren

Obwohl nach der Betriebseinstellung bald die Schienen entfernt und das ehemalige Bahnareal an Private verkauft werden konnte, ist der Streckenverlauf noch heute sehr gut nachvollziehbar. Der untere Teil des Trassees dient heute als bequemer Spazier- und Veloweg. Solche Umnutzungen sind übrigens auch im Ausland anzutreffen; so führt heute ein rund 80 Kilometer langer Veloweg auf dem Trasse der früheren Bahnstrecke von Chalon-sur-Saône nach Mâcon im Südburgund oder in Nordportugal entdeckte der Schreiber zufälligerweise die rund 13 Kilometer lange «Ecopista do Rio Minho» (der Rio Minho ist der Grenzfluss zwischen Portugal und Spanien) auf dem Trasse der 1989 eingestellten Bahnlinie von Valença nach

Monção. Verschwunden ist hingegen jene Brücke, die zwischen den Häusern 32 und 34 die Eichholzstrasse überspannte. Der Pappelweg lässt den ehemaligen Verlauf der Gaswerkbahn ebenfalls noch gut erkennen und auf der Höhe der Seftigenstrasse 300 überquerte die Gaswerkbahn die Strasse, gut gesichert durch ein Andreaskreuz samt Blinklicht.

Werner Neuhaus
Bahnhistoriker

Quellen

Stadtarchiv Bern, Akten EB 9.21 (Planung und Bau, Gemeindebetriebe, Gaswerk)

Literatur

- Friedrich Volmar, Die Gürbetalbahn: Bern-Belp-Thun, Bern, Stämpfli, 1941
- Bernhard Wullschleger, 100 Jahre Gaswerk Bern 1843–1943, Bern, K.J. Wyss Erben AG, 1943
- Patrick Belloncle, SEZ, GBS, BN: die mitbetriebenen Bahnen der BLS, Breil-sur-Roya, Editions du Cabri, 1989
- 20 Jahre Verein Dampf-Bahn Bern, Bern, 1990
- Kurt Walter Egger, Von der Gaslaterne zum Erdgas. Die Geschichte der Berner Gasversorgung 1843–1993, Bern, Benteli Verlag, 1993
- Kaspar Vogel, Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1871–1991, 2., erweiterte Auflage. Luzern, Minirex, 2003
- Anna Bähler, Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von Robert Barth, Emil Erne und Christian Lüthi, Bern, Stämpfli Verlag AG, 2003
- Bettina Tögel, Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre, Zürich, Chronos, 2004
- Alfred Moser, Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–2006, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateure SVEA, 2006
- Richard A. Bowen, Industrial Railways and Locomotives of Switzerland, Industrial Railway Society, Leicestershire, 2009

Schoggitaler 2011

Biodiversität im Wald

Die Taleraktion ist Jahr für Jahr einem zentralen Thema gewidmet. Dieses wird abwechselnd vom Schweizer Heimatschutz und von Pro Natura bestimmt. Goldene Taler aus Schokolade retteten 1946 die Umgebung des Silsersees im Engadin vor der Überflutung durch einen Stausee.

Der Wald bietet uns Ruhe, Entspannung, frische Luft, Vogelgezwitscher und jede Menge Platz zum Wandern, Spazieren, Joggen, Velofahren oder Pilzesammeln. Der Wald bietet aber noch viel mehr. In der Schweiz sind etwa die Hälfte der bisher bekannten Tier-, Pilz- und Pflanzenarten im Wald und am Waldrand zuhause. Er ist der natürlichste und artenreichste Lebensraum der Schweiz und besteht seinerseits aus 120 verschiedenen Waldtypen, vom Auenwald der Flusstäler bis zum Arvenwald an der Waldgrenze.

Dies alles erklärt die grosse Biodiversität, die Vielfalt an Lebewesen und ihren Beziehungen und die Vielfalt an Lebensräumen, die wir im Wald antreffen. Sie macht ihn zu einem ganz besonders wertvollen Lebensraum, für dessen Schutz und Naturnähe sich Pro Natura seit mittlerweile mehr als 100 Jahren konsequent einsetzt.

Die Schoggitaleraktion ist ein Grossprojekt auf Zeit, das mit kleinstem Aufwand auskommt – dank der Hilfe von unzähligen freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: 2'500 Lehrer/-innen, 50'000 Schulkinder und rund 600'000 Käufer/-innen.

Weitere Auskünfte: Iris Strebel, Leiterin Talerbüro, Telefon 044 262 30 86, info@schoggitaler.ch



Der Erlös aus dem Verkauf des Schoggitalers 2011 leistet einen wertvollen Beitrag zur Vielfalt der Arten und Lebensräume im Wald. Neben Projekten zur Förderung der Biodiversität im Wald werden aus dem Erlös der Taleraktion 2011 weitere Tätigkeiten von Pro Natura und vom Schweizer Heimatschutz unterstützt.