

Fünf Bundesräte waren bei der Eröffnung der Steinbruchbahn Ostermundigen dabei

Autor(en): **Neuhaus, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimat heute / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(2010)**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-836393>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

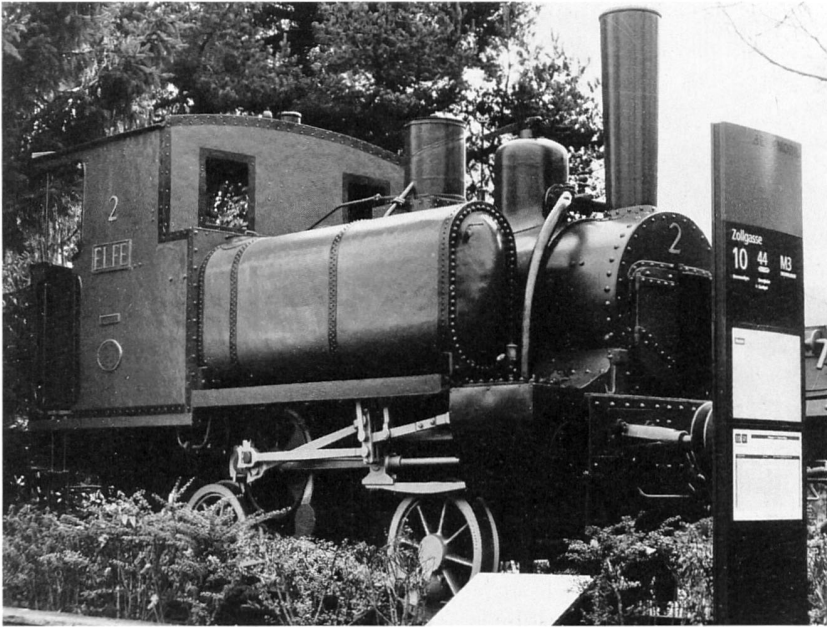
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

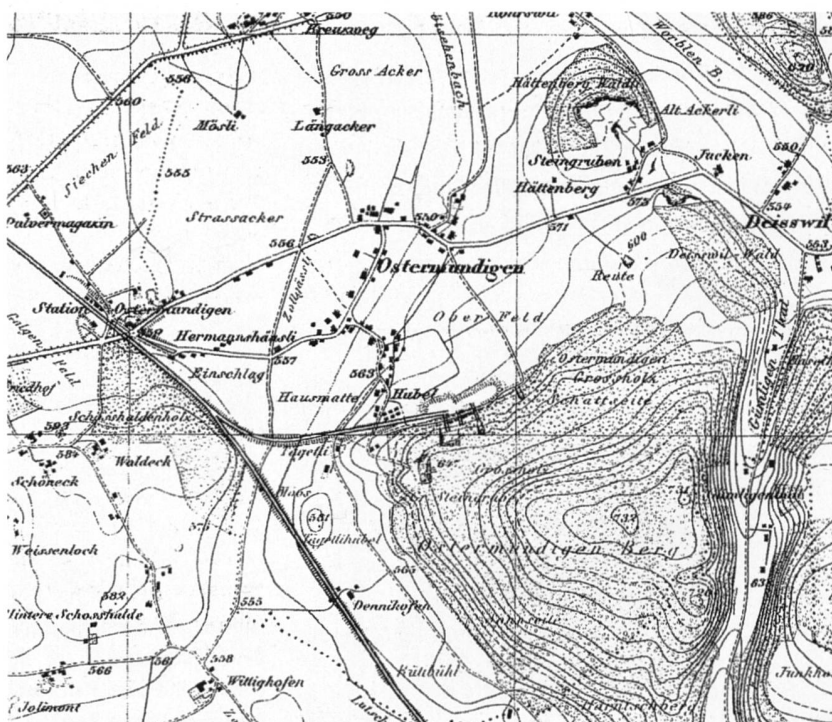
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Fünf Bundesräte waren bei der Eröffnung der Steinbruchbahn Ostermundigen dabei



Die Lokomotive «Elfe» ist seit bald 30 Jahren zusammen mit einem Güterwagen bei der BERNMOBIL-Haltestelle «Zollgasse» aufgestellt.

Nach landläufigem Brauch wird die Vitznau–Rigi-Bahn als älteste Zahnradbahn der Schweiz bezeichnet; sie wurde am 21. Mai 1871 feierlich eröffnet und zwei Tage später in Betrieb genommen. Nach den Chronisten erfolgte erst viereinhalb Monate später, nämlich am 6. Oktober 1871, die Eröffnung der Steinbruchbahn Ostermundigen. Soweit sind



die Fakten klar. Warum aber die kleine unscheinbare bernische Güterbahn dennoch die älteste Zahnradbahn von Europa ist, lässt sich aus den zeitgenössischen Quellen einwandfrei herleiten. Bereits anno 1864 reichte die Steinbruchgesellschaft Ostermundigen ein Gesuch um eine Konzession zum Bau einer Anschlussbahn von der damaligen Station Ostermundigen der Schweizerischen Centralbahn (SCB) zu den Steinbrüchen am Ostermundigenberg ein. Grosse Unterstützung erhielt das Projekt durch den damaligen Präsidenten der Eidgenössischen Bank und früheren Bundesrat Jakob Stämpfli. Die damalige Station Ostermundigen befand sich dort, wo heute noch bei der Bushaltestelle und beim Restaurant Waldeck verlassene Geleise an die frühere Streckenführung erinnern. Erst seit Mai 1912 steht die neue Linienführung mit dem heutigen Bahnhof Ostermundigen in Betrieb.

Bereits aus dem Jahr 1859 ist von einem Sandsteintransport per Bahn die Rede: Im April dieses Jahres – also noch fast ein Vierteljahr vor der offiziellen Eröffnung der Aaretal-Linie von Bern über Münsingen nach Thun – soll von der Station Ostermundigen Sandstein für den damaligen Bahnhofneubau nach Basel transportiert worden sein.

Das erste Bahnprojekt hatte noch vorgesehen, die Steigung mit einer grossen Schleife und einer Spitzkehre zu bewältigen. Am 30. November 1864 erteilte der Grosse Rat des Kantons Bern dem Bauunternehmer Glauser & Cie. aus Bern eine Konzession für 99 Jahre zur Erstellung einer Steinbruchbahn. Diese Bahnkonzession ging dann an die 1865 gegründete «Actien-Gesellschaft für die Steinbrüche von Ostermundigen» über, von der im Staatsarchiv des Kantons Bern noch die Berichte des Verwaltungsrates an die Aktionäre aus den Jahren 1889, 1890 und 1892 bis 1896 verwahrt sind. Präsident dieser Gesellschaft war Jakob Stämpfli, während Architekt Johann Jenzer als Betriebsleiter wirkte.

Die Bahneinweihung muss warten

Nach der Konzessionserteilung vergingen einige Jahre, ohne dass der Bahnbau in Angriff genommen

Concessions-Entwurf

betreffend

Eisenbahn von der Bahnstation Ostermundigen bis zu den Steinbrüchen im Ostermundigenberg.

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf den Bericht und Antrag des Regierungsrathes,

b e s c h l i e ß t :

1) Der Kanton Bern ertheilt den Herren Glauser und Comp., Besitzer von Steingruben zu Ostermundigen, das Recht zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von der Bahnstation Ostermundigen bis zu den Steinbrüchen im Ostermundigenberg ausschließlich zum Zwecke des Transportes der am letztern Orte gebrochenen rohen oder bearbeiteten Bausteine.

2) In den Bereich der Conzession fällt auch das Recht zu der Anlage von Werk- und Verladplätzen bei den Steinbrüchen und bei der Station Ostermundigen zum Behauen und Verladen der Steine, mit den nöthigen Verzweigungsgeleisen und der zum Betriebe dieser Plätze nöthigen Anlagen überhaupt.

3) Für die Anlage der Bahn und der dazu dienenden Werk- und Verladplätze wird zum Behufe der Erwerbung des erforderlichen Grund und Bodens und Drittmannsrechten den Conzessionären das Expropriationsrecht ertheilt auf Grundlage des kantonischen Gesetzes, indem die Bahn,

Sidgenossenschaft.

— K. Bern. (Korresp. vom 8. Oktober.) Letzten Freitag fand die Probefahrt der Ostermundigensteinbruchbahn statt. Es wurde dieselbe nicht mit dem bei ähnlichen Anlässen sonst üblichen Pomp in Scene gesetzt, sondern mehr als Familienfest gefeiert. In zwei Wagen der Centralbahn fuhrten die eingeladenen Gäste von Bern nach Ostermundigen, wo die Lokomotive der Ostermundigenbahn vorgespannt wurde. Die Probefahrt ging in ausgezeichnete Weise von statten. Sämmtliche Theilnehmer waren in höchster Weise befriedigt. Unter den Geladenen befanden sich fünf Bundesräthe. Im grünen Wald wurde hierauf eine einfache Collation eingenommen, bei welcher Hr. Riggenbach die Reihe der Toaste eröffnete. Weitere Toaste brachten Bundesrath Schent, Oberst Siegfried, Hr. Jolissaint und Baudirektor Stämpfli.

An der neuen Lokomotive wird namentlich gerühmt, daß sie sowohl zu Berg als Thal gebraucht werden kann, während bei der Art von Dampflokotiviven, welche die Rigibahnengesellschaft angenommen, dieß nicht der Fall ist, da dieselben im Thal nicht gebraucht werden können.

worden wäre. Offenbar hatte die grosse zu überwindende Steigung zu Schwierigkeiten beim Festlegen der Linienführung geführt. Niklaus Riggenbach, ein Freund von Stämpfli, schlug dann aber vor, die grosse Steigung mit Hilfe einer Zahnstange zu bewältigen, wie sie in Amerika erstmals 1869 von Sylvester Marsh bei der Bahn auf den Mount Washington angewendet wurde. Riggenbach erhielt tatsächlich den Auftrag zum Bahnbau, und bald war die 1,45 Kilometer lange Bahn gebaut. Ein bis 100 Promille steiler Abschnitt von 560 Metern Länge war mit Zahnstangen nach System Marsh ausgerüstet. Aber die Bahneinweihung musste aus einleuchtenden Gründen verschoben werden. Warum das? Weil Riggenbach gleichzeitig auch die Vitznau-Rigi-Bahn baute und diese als wichtigere Bahn betrachtet wurde, musste die offizielle Inbetriebnahme noch etwas hinausgeschoben werden. Gefahren wurde aber trotzdem. Riggenbach konnte so das Zahnstangensystem erproben und gleichzeitig einige Verbesserungen anbringen, was zum sogenannten System Riggenbach führte.

Nachdem am 21. Mai 1871 (just an einem Geburtstag von Niklaus Riggenbach) die Einweihungsfeierlichkeiten der Rigibahn über die Bühne gegangen waren und auch schon reichlich Wasser die Aare herabgeflossen war, wurde endlich am 12. September des gleichen Jahres die Steinbruchbahn Ostermundigen offiziell dem Betrieb übergeben. Die Einweihung, an der gar fünf der sieben Bundesräthe teilgenommen haben sollen, fand sogar erst drei Wochen später statt, nämlich am 6. Oktober 1871. Über die Fahrt berichtete der *Bund* in seiner Ausgabe vom 8. Oktober 1871 in höchst lobenden Tönen (siehe Abbildung).

Es war dies wohl das erste, aber keineswegs das letzte Mal, dass auf der für reinen Güterverkehr vorgesehenen Strecke auch Reisende befördert wurden. Am 8. Oktober 1875 besuchten rund 70 Mitglieder des «Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereines» die Sandsteinbrüche in Ostermundigen. Wie dem ausführlichen Bericht in der Zeitschrift *Die Eisenbahn* vom 12. November 1875 zu entnehmen ist, reisten die Exkursionsteil-

Entwurf für die am 30. November 1864 vom Grossen Rat des Kantons Bern erteilte Konzession an die Herren Glauser & Cie.

Der Bericht im *Bund* vom 8. Oktober 1871 spricht sich sehr lobend über die Eröffnungsfahrt aus.



Niklaus Riggenbach (1817–1899) war neben Jakob Stämpfli (1820–1879) der wichtigste Initiant der Steinbruchbahn Ostermundigen. (Bild: Infothek SBB Historic, Bern)

Abbildung ganz links Die definitive Linienführung von der damaligen Station Ostermundigen zu den Steinbrüchen auf den Blättern 320 (Bolligen) und 322 (Worb) des Topografischen Atlases der Schweiz 1:25 000 von 1881. (Bild: Universitätsbibliothek Bern)

Auszug aus der Broschüre *Über die Conservierung und Erhärtung des Sandsteinmaterials von Ostermundigen* aus dem Jahr 1887 mit den wichtigsten aus Ostermundiger Sandstein erstellten Bauten

Verwendung des Materials aus den Steinbrüchen von Ostermundigen.

- Genf:** Academiegebäulichkeiten, Theater, Hôtel National, verschiedene Schulhäuser, Privatbauten, Campagnien in der Umgegend etc.
- Lausanne:** Theater, verschiedene Bauten an der neuen Bahnstrasse, Bundesgerichtsgebäude, neue Schulhausbauten.
- Vevey:** Katholische und englische Kirche, Grand Hôtel und verschiedene Privatbauten.
- Neuenburg, Chaux-de-Fonds und Locle:** verschiedene Privatbauten.
- Bern:** zu den meisten seit 20 Jahren erstellten öffentlichen und privaten Bauten.
- Basel:** Kunstmuseum, Bernoullianum und verschiedene grössere Schulhäuser, Hôtels und Privatbauten.
- Luzern:** Hôtel National, Stadthof, verschiedene Hôtels, Schulhausbauten, neue Post und Privatbauten.
- Aarau:** in neuester Zeit den Saalbau und die cantonale Krankenanstalt.
- Zürich:** Hôtel Victoria, Central-Hôtel, Eckbau Bahnhofplatz-Bahnhofstrasse vis-à-vis dem Hôtel National, Eckhaus Limmatquai, verschiedene Bauten an der Bahnhofstrasse, im Bahnhofquartier und im Rämiquartier etc. etc.
- Winterthur:** Rathhaus, Bank, Post, Verwaltungsgebäude des Loyd.
- Frauenfeld:** Kantonales Regierungs-Gebäude.
- Schaffhausen:** Bahnhof, neues Schulgebäude und Post.
- St. Gallen:** Kunstmuseum, Verwaltungsgebäude der Helvetia, Kantonalbank, neue Post, Primarschulhaus, Hôtel Linde etc.
- Mülheim und Freiburg in Baden:** Kirchen und Privatbauten.
- Mülhausen, Colmar, Thann und Gebweiler:** verschiedene Privatbauten.
- Belfort und Montbéliard:** verschiedene Privatbauten.
- Brohl a/Rhein, Köln und Nieder-Rhein:** Privatbauten.

nehmer ab Bern in drei Extrawagen der SCB, die einem «gewöhnlichen Bern–Thuner Zug» angehängt waren. Von Ostermundigen aus wurden dann die drei Wagen von der Lokomotive «Gnom» in die Brüche hinaufgeschoben. Anschliessend er-

folgte die eingehende Besichtigung der Steinbrüche mit fachkundigen Erklärungen. Der Bericht schliesst dann wie folgt: «Die Rückfahrt von den Brüchen bis ins Thal zur Station Ostermundigen wurde mit der Lokomotive Gnom ebenso gut bewerkstelligt wie die Bergfahrt, worauf der Verein von der Steinbruchgesellschaft zu einer kleinen Collation im Garten der Wirtschaft Waldegg eingeladen war.»

Die Dampflokomotive «Gnom» erhält Verstärkung

Während den ersten sechs Betriebsjahren wurde die Dampflokomotive «Gnom» eingesetzt. Die Lokremise befand sich bei der Bergstation. Die SCB-Hauptwerkstätte in Olten hatte neben dem «Gnom» auch noch acht Plattformwagen zu einem Stückpreis von 2700 Franken geliefert; diese waren 5,64 Meter lang, hatten ein Leergewicht von 5 Tonnen und eine Tragkraft von 10 Tonnen.

Während die Steinbruchbahn von Ostermundigen als älteste Zahnradbahn Europas gelten kann, so weist die Dampflokomotive «Gnom» gar eine Weltneuheit auf: Diese Lokomotive verfügte nämlich über einen sogenannten Gemischtantrieb, indem vom gleichen Antrieb her sowohl mit als auch ohne Zahnrad gefahren werden konnte. Da der Durchmesser von Zahnrad und Antriebsrädern unterschiedlich war, musste der Antrieb über eine Klauenkupplung erfolgen.

Offenbar wurde der «Gnom» des Alleinseins müde, und anno 1876 wurde die zweite Lok «Elfe» in Betrieb genommen. Bei dieser Lok wurden beide Achsen angetrieben; die Zugkraft war – wie der beiliegenden Tabelle zu entnehmen ist – viel grösser als beim «Gnom».

Der grau-grünliche Berner Sandstein wurde dank Bahnanschluss in der ganzen Schweiz konkurrenzfähig. Viele Bauten, wie das Bundesgericht in Lausanne und das Hotel National in Luzern, zeugen heute noch davon. 1873 bis 1875 wurden alljährlich Lieferungen von rund 12'000 m³ (etwa 30'000 Tonnen) ausgeführt und bis zu 250 Arbeiter beschäftigt. Wie die Zeitschrift *Die Eisenbahn* am 2. Juni 1876 berichtete, wurde der Sandstein aus Ostermundigen «in allen Theilen der Schweiz

Technische Daten der Dampflokomotiven «Gnom» und «Elfe»

	Gnom	Elfe
Betriebsart	Dampf	Dampf
Typenbezeichnung	E 1/2	E 2/2
Erbauer	Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn (SCB), Olten	Werkstätte der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, Aarau
Fabrik-Nr.	20	10
Baujahr	1870	1876
Anschaffungskosten	25'000 Fr.	35'500 Fr.
Spurweite	1'435 mm	1'435 mm
Gewicht leer	18'000 kg	15'700 kg
Länge über Puffer	7'450 mm	6'800 mm
Fahrgeschwindigkeit	6 km/h	8 km/h
Leistung	125 PS	185 PS
Wasserbehälter	1'760 Liter	2'100 Liter
Kohlevorrat	1'200 kg	1'200 kg
Zugkraft	1'300 kg	4'100 kg

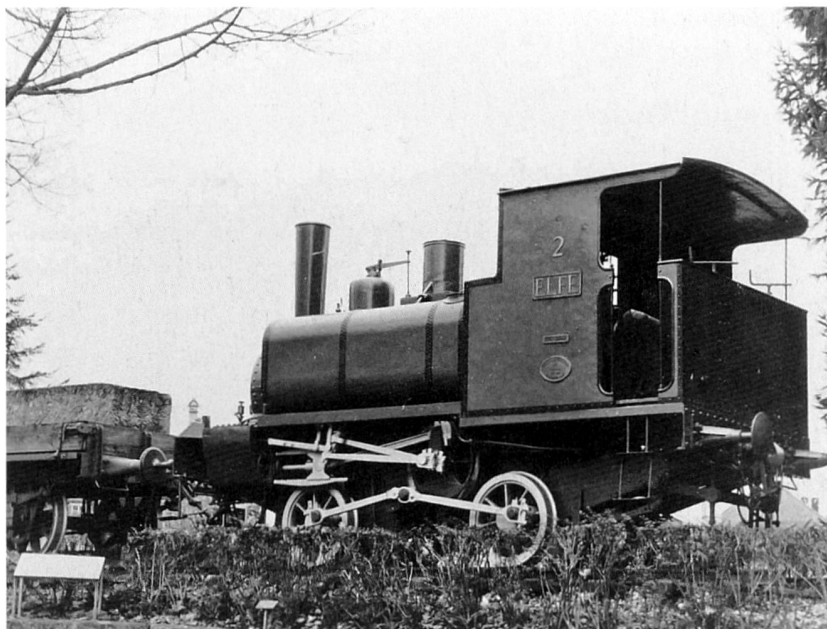
und der angrenzenden Länder, wie Elsass und Baden, zum Bau von öffentlichen und privaten Bauten sowie auch zu Brückenbauten» verwendet. So gingen im Jahr 1875 insgesamt 4000 Kubikmeter nach Genf, 2600 nach Basel, 950 nach St. Gallen, 900 nach Zürich, 880 nach Luzern, 370 nach Lausanne und 260 nach Schaffhausen. Dann aber gingen die Bestellungen infolge zunehmender Backstein-, Kunststein- und Betonbauten zurück, und bereits 1883 wäre man froh gewesen, man hätte die Bahn nie gebaut.

Bahnbetrieb vor mehr als 100 Jahren eingestellt

Im Jahr 1902 wurde der Bahnbetrieb wegen Unrentabilität eingestellt, und das nach lediglich rund 30 Betriebsjahren. Bereits im März 1902 wurde die Strecke abgebrochen und das Material des Bahndamms für den Bau der verlegten und 1912 in Betrieb genommenen Eisenbahnlinie Wilerfeld – Ostermundigen verwendet. Erfreulicherweise sind beide Dampflokomotiven der Nachwelt erhalten geblieben: Der «Gnom» wurde zunächst in Olten, wo er anno 1870 erbaut worden war, bei der Hauptwerkstätte der SBB aufgestellt, während die «Elfe» zusammen mit einem mit Sandsteinen beladenen Güterwagen am 8. Mai 1981 bei der Bushaltestelle «Zollgasse» in Ostermundigen auf einem kurzen Gleisstück aufgestellt wurde.

Zunächst war die historische Lokomotive leihweise als Ausstellungsobjekt an die Gemeinde Ostermundigen übergeben worden; später schenkte die Von Roll Holding AG die Lokomotive – sozusagen als Dank für die jahrelange liebevolle Pflege – der Gemeinde Ostermundigen. Den Unterhalt besorgt der Verein «Eisenbahnfreunde Ostermundigen», wobei die anfallenden Kosten durch die Gemeinde gedeckt werden.

Und wie ist es der Dampflok «Gnom» ergangen? In den Jahren 2000 bis 2002 restaurierten jeden ersten Samstag im Monat Freiwillige der Dampfgruppe Oensingen-Balsthal (OeBB) vor Publikum im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern diese Lokomotive. Nun steht die Lokomotive wieder funk-



tionstüchtig restauriert bereit und dient der Nachwelt im Verkehrshaus als Demonstrationsobjekt für das Prinzip des Zahnradantriebs.

*Werner Neuhaus
Bahnhistoriker*

Literatur

- Ernst Aebi und Jürg Aeschlimann: SBB im Aaretal, Verlag Minirex, Luzern, 1984
- Eisenbahn-Amateur 5/87
- Kilian T. Elsasser (Hrsg.): Gnom. Niklaus Riggenbach – der Bergbahnpionier und seine Zahnrad-Dampflok «Gnom», Schlusspublikation zur Restaurierung der Zahnrad-Dampflok «Gnom», hrsg. vom Verkehrshaus der Schweiz, AS Verlag, Zürich, 2002
- Einwohnergemeinde Ostermundigen: Ostermundigen, Gemeindeentwicklung, Geschichte, Gemeindeverwaltung Ostermundigen, 2003
- Alfred Moser: Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–2006, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, SVEA, 2006
- Hansueli Trachsel (Hrsg.): Sandstein, eine überraschende Vielfalt, Stämpfli, Bern, 2007

Der Denkmallokomotive wurde auch ein passender, mit Sandstein beladener Güterwagen beige stellt. (Bilder Lokomotiven: Rolf Hürlimann, Liebefeld)