Bärner Platte

Objekttyp: Group

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin

Band (Jahr): 97 (1971)

Heft 23

PDF erstellt am: **07.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch



Ueli der Schreiber:

Bärner Platte

Make Lok, not War!

Da ich ein Knabe war, mußte ich jeweils am Nachmittag die oberste Stufe der Schöneggtreppe erreicht haben, wenn am Lindenrain unten die Gaswerk-Lokomotiveihr Warnsignal ausstieß. Dann wußte ich nämlich, daß ich die Schule noch rechtzeitig erreichen würde, denn regelmäßig kurz vor zwei Uhr pustete das Dampflokerli vom Gaswerk an der Aare nach Wabern hinauf, und das Pfeifsignal, das mit schrillem Akzent auf dem i den englischen Ausdruck «Too little!» zu rufen schien, klingt mir noch heute in den Ohren.

Später schaffte sich das Gaswerk eine moderne Diesellokomotive an, und noch später schaffte die Stadt das Gaswerk ab, weil wir nun als Partnerstadt des Gasverbundes Mittelland entgiftetes Gas aus Basel bezogen. Hier kann ich mich nicht enthalten, einen uralten Witz aufzuwärmen: «Endlich etwas Ungiftiges aus Basler Röhren!» Hahaha. Man entschuldige diese Ab- und Ausschweifung, denn ich wollte ja von der Dampflok berichten. Diese stand nämlich, als in Bern die Gasfabrikation eingestellt wurde, noch immer an der Aare unten und sollte verschrottet werden. Daß sie es nicht wurde, ist einer Gruppe von Jungen zuzuschreiben, die sich gar nicht so benahm, wie man es eigentlich erwarten sollte, wenn man ans landesübliche Pauschal-Urteil über die «heutige Jugend» denkt.

Es waren einige Mechanikerlehrlinge der Maschinenfabrik Winkler und Fallert, die fanden, es wäre schade, wenn dieses historische Vehikel, das bereits sechzig Jahre auf seinem schwarzen Buckel hatte, verschwinden müßte. Es sollte auch nicht nur als lebloses technisches Spielzeug auf einem Robinson-Spielplatz langsam seinem Ende entgegenrosten, sondern wieder zischen und dampfen und rauchen und fahren und uns Heutigen zeigen, wie unsere Urgroßväter reisten, als die Bahnhöfe noch nicht aus Sichtbeton, sondern aus Laubsägeliholz waren.

Und nun machten diese Jungen nicht etwa ein antiautoritäres Lokin oder einen Umzug mit Spruchbändern «Wir fordern eine Dampfbahn!» oder «Make Lok, not War!», sondern sie erkundigten sich beim Gemeinderat, ob man ihnen die Lok überlassen wollte, wenn sie sie zum Selbstkostenpreis renovierten. Der Gemeinderat sagte Ja, und die Direktion der Maschinenfabrik Winkler und Fallert stellte den Intianten ihr Industriegeleise und Werkzeuge und fachmännische Berater und noch vieles mehr zur Verfügung.

Was nun geschah, grenzt für einen Laien wie mich ans Wunderbare. Hat jemand von meinen Lesern schon einmal eine vollständig zerlegte Dampflokomotive E 3/3, Baujahr 1908, gesehen? Es ist grauenhaft. Kein Mensch kann daran glauben, daß man so viele Einzelteile je wieder zu einem Ganzen zusammenbringt, besonders wenn einige davon nicht mehr brauchbar sind und Ersatzteile eigens angefertigt werden müssen. Weiß jemand, was ein Umlaufblech ist? Ein Kreuzkopf? Eine Stopfbüchse? Ich auch nicht. Unsere jungen Mechaniker aber wußten es. Kaltblütig machten sie sich ans Werk. In jeder freien Minute sah man sie mit schmutzigen Händen amWrack beschäftigt. Als der Herbst kam, beklagten sie sich darüber, daß nun die Tage kürzer würden, denn an ihren freien Samstagen pflegten sie vom ersten Tageslicht bis zum Anbruch der Dunkelheit zu arbeiten.



LENK I/S

Die Zähn' im Mund, sie sitzen lose, Mein Freund, Du hast Paradentose. Fällt Dir das Atmen oft sehr schwer, Plagt Dich das Asthma allzu sehr, Hilft dagegen das eine nur: Fahrnach Lenk* und mach eine Kurl

* Lenk im sonnigen Simmental, wo Ferien und Sport mit einer Badeund Inhalationskur verbunden werden können.

Verkehrsbüro 3775 Lenk

神神神神神神神神神

Ein Berner namens Toni Töpfer

gab sich zum Jux als Modeschöpfer: Er schrieb in weiblichen Journalen, man trage Plexiglas-Sandalen und eine Jute-Pluderhose und auf der Nase eine Rose.

Das war natürlich ziemlich dumm, doch dümmer war das Publikum, denn bald schon sah man ganze Scharen, die wirklich so gekleidet waren, wie Toni Töpfer vorgeschrieben!

Da ist er beim Beruf geblieben.

所 所 所 所 所

Bei der Beschaffung von Ersatzteilen kannte ihre Improvisationskunst keine Grenzen. Sie ließen Beziehungen spielen, die so weitgespannt waren wie das schweizerische Eisenbahnnetz. Eisenbahner und Eisenbahnamateure scheinen alle unter einer Decke zu stecken; sie kennen sich von Depot zu Depot, sprechen eine besondere Fachsprache und lassen einander nie im Stich. Plötzlich war auch ein alter Ge-päckwagen da, der als rollende Werkstatt verwendet wurde – aus eigenem Geld gekauft. Später kam noch ein ächzender Personenwagen dazu, mit ornamentalen Aschenbechern und einem altmodischen Plakat der Freundinnen Junger Mädchen. Der für den Versuchs-betrieb notwendige Kohle-Vorrat wurde zwar nicht gerade gestohlen, aber sehr billig herbeiorganisiert. Und während ein Ausschuß der städtischen Verwaltung sich bemühte, für das geplante Dampfbähnli eine Unterkunft und eine Betriebsstrecke zu finden, entstand in rund 3500stündiger Fronarbeit aus den vielen liebevoll gereinigten und in-standgestellten Einzelteilen die Lok in ihrer ursprünglichen Schönheit, und die Experten stellten ihr ein Leistungszeugnis aus, um das sie mancher Sechzigjährige beneiden

Wo findet man heute noch ein Normalspurgeleise, auf dem ein Tschu-Tschu-Bähnli fahren kann, ohne vom TEE gerammt zu werden? Die Berner fanden eines. Unweit der Stadt, zwischen Gümmenen und Flamatt, führt die Sensetallinie durch eine liebliche Gegend. Die Direktion der Sensetalbahnerklärte sich bereit, das Dampfzüglein zu übernehmen. Sein Wohnquartier hat es jetzt in Laupen. Ge-

pflegt und betrieben wird es – unter fachmännischer Aufsicht – vom Verein Dampf-Bahn-Bern, der inzwischen aus jener Lehrlingsgruppe entstanden ist. Es fährt regelmäßig an Samstagen und Sonntagen, sofern das Wetter schön ist. Auskünfte erteilt die Station Laupen. Es gibt sogar einen richtigen Fahrplan; aber auf Wunsch wird auch auf offener Strecke angehalten, wenn jemand den Dampfzug mit dem Schloß Laupen im Hintergrund photographieren will. Anschlüsse nach Lausanne–Brig–Mailand oder Neuenburg–Paris sind möglich – aber was will einer nach Mailand oder Paris rasen, wenn er für viel weniger Geld unter mächtigen weißen Dampfwolken in rhythmischer Ruckbewegung gemütlich durchs Sensetal gondeln kann?

