Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch

Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch

Band: 72 (2005)

Rubrik: Die Seite des Heimatschutzes. Trouvaillen zur Geschichte der Bahn in Burgdorf

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: 11.09.2025

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

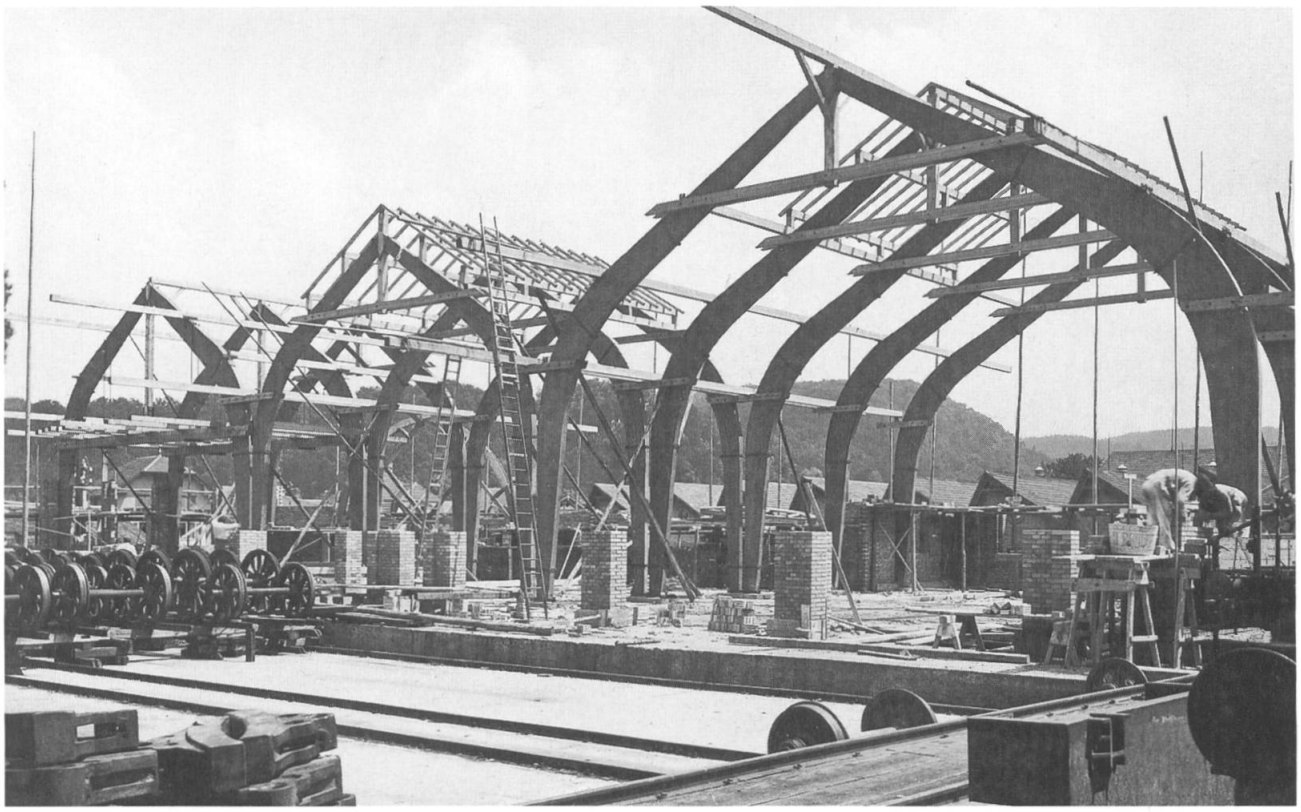
Die Seite des Heimatschutzes:

Trouvaillen zur Geschichte der Bahn in Burgdorf

Charles Mäder

Eine Halle der ehemaligen EBT-Werkstätte, 1912/15 erbaut nach Projekt von Ing. Max Schnyder (Foto: Hans Aeschlimann, 1996)

Am Europäischen Tag des Denkmals am 11. und 12. September 2004 konnte dank der Bemühungen des Heimatschutzes, der RM, der Sersa und des Vereins Dampfbahn Bern die ehemalige Werkstätte der EBT beim Bahnhof Burgdorf besucht werden.
Der grosszügige Backsteinbau von 1912/15, der einem vom heutigen Bahnhof aus ins Auge sticht, beeindruckt durch seine Konstruktion: Die Tragwerke der drei parallelen Hallen sind je freitragend ohne jegliche Stützen, wobei die grösste Platz für drei Gleise bietet. Getragen werden die mächtigen Dächer durch hölzerne Träger aus Brettschichtholz. Der einzige Unterschied zu heutigen Konstruktionen ist der, dass die Bretter unter sich noch nicht verleimt sind, sondern mit eisernen Klammern zusammengehalten werden. Das Bild aus der Bauzeit zeigt die noch vollständig erhaltene Konstruktion besser, als sie im fertigen Bau zur Geltung kommt.
Auffallend sind die ebenfalls original vorhandenen grosszügigen Fenster und Dachlichter, welche im Innern das Arbeiten bei gutem Licht erlauben.



Beim Bau der Werkstätte waren die um 1914 durch die Firma Gribi hergestellten Brettschichtholzträger (noch unverleimt, mit Klammern gehalten) deutlich sichtbar. Die Fassaden wurden später aufgemauert und haben keine tragenden Funktionen (Foto: Nachlass L. Bechstein im Burgerarchiv Burgdorf)

Nachdem die Werkstätte des heutigen RM nach Oberburg verlegt wurde, konnte für den Bau eine zweckmässige weitere Nutzung gefunden werden. Die Sersa Bahnbauunternehmung Burgdorf unterhält in den Räumen ihre Spezialmaschinen und Geräte für den Bahnbau. Der Portalkran in der grossen Halle ist mit allen technischen Einzelheiten noch so in Betrieb, wie er beim Bau eingerichtet wurde, einschliesslich der «Fernsteuerung» über lange Drähte mit Holzgriffen vom Boden aus.

Auf der anderen Seite der Schiebebühne, welche die Verbindung zwischen den Hallen und zu den Bahnhofgleisen herstellt, liegt die Werkstätte von 1915. Dieser reine Eisenbetonbau mit äusserst sauber verarbeitetem Stampfbeton nimmt viele Elemente der Industriebauten aus der Bauhauszeit vorweg, so sehr, dass auch die fachkundigen Besucher in Erstaunen versetzt wurden.
In diesem Bau befindet sich heute die Werkstätte des Vereins Dampfbahn Bern. Gegenwärtig werden zwei Dampfrösser revidiert und zwei stehen für Dampffahrten zur Verfügung. Die Eb 3/5 ex SBB 5810 von 1911 ist bereits wieder weitgehend montiert, während bei der Ed 3/4 ex BSB von 1906 der

Schnellzugslok 241-A-65 der SNCF von 1931 beim Kohleladen am Bahnhof Burgdorf (Foto: Hans Aeschlimann, 2001)

freigelegte Kessel mit seinen Innereien offen dalag. Diese Lok stand 26 Jahre als Denkmal in Schwarzenburg und soll zum Jubiläum der Bahn wieder fahren. Wenn man weiss, wie viele Stunden Arbeit dazu nötig sind, kann man den Mut und Optimismus der Dampfbahnmitglieder nur bewundern. Für Fahrten zur Verfügung stehen die Ec 4/5 ex SMB 11 von 1911, welche früher schwere Züge von Solothurn nach Moutier führte, und die Ed 4/5 ex EB 8 von 1914. Dann steht in der Halle noch ein mächtiger Zeuge der späten Dampfloks. Die Schnellzugslok 241-A-65 der SNCF von 1931 aus dem Depot Chaumont mit ihren 2 Meter hohen Antriebsrädern und einem Gewicht von 200 t lässt die alten französischen Filme mit Jean Gabin wieder aufleben, bei denen solche Maschinen eine Hauptrolle spielten. Wenn der Koloss unter Dampf steht und Lokführer und Heizer des Vereins 245-A-65 in traditioneller Kluft vom hohen Ross grüssen, fühlt man sich in eine Zeit versetzt, die längst vergangen ist, aber in der die Technik leichter begriffen werden konnte als bei den heutigen modernen Maschinen, welche uns der RM Regionalverkehr Mittelland mit dem neusten Gelenktriebwagen RABe 526 ebenfalls präsentierte.

Die mächtige Front der Dampflok von 1931 lässt den neuen Gelenktriebwagen RABe 526 des RM fein und elegant erscheinen. Dieses Fahrzeug markiert den heutigen Stand der Technik (Foto: Charles Mäder, 2004)