

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 97 (1971)  
**Heft:** 23  
  
**Rubrik:** Bärner Platte

### **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:** 28.04.2026

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



Ueli der Schreiber:

## Bärner Platte

### Make Lok, not War!

Da ich ein Knabe war, mußte ich jeweils am Nachmittag die oberste Stufe der Schöneggterre erreichten haben, wenn am Lindenrain unten die Gaswerk-Lokomotive ihr Warnsignal ausstieß. Dann wußte ich nämlich, daß ich die Schule noch rechtzeitig erreichen würde, denn regelmäßig kurz vor zwei Uhr pustete das Dampfloklerli vom Gaswerk an der Aare nach Wabern hinauf, und das Pfeifsignal, das mit schrillum 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 Berr 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 entgegenrotten, 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 Laubsägelholz 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 Initianten 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 am Wrack 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 Zähne im Mund, sie sitzen lose, Mein Freund, Du hast Parodontose. 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 Bade- und Inhalationskur verbunden werden können.

Verkehrsbüro 3775 Lenk



### 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.



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 Gepäckwagen 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 Versuchsbetrieb notwendige Kohle-Vorrat wurde zwar nicht gerade gestohlen, aber sehr billig herbeigeordnet. Und während ein Ausschuss der städtischen Verwaltung sich bemühte, für das geplante Dampfähnli eine Unterkunft und eine Betriebsstrecke zu finden, entstand in rund 3500stündiger Fronarbeit aus den vielen liebevoll gereinigten und instandgestellten Einzelteilen die Lok in ihrer ursprünglichen Schönheit, und die Experten stellten ihr ein Leistungszeugnis aus, um das sie mancher Sechzigjährige beneiden dürfte.

\* \* \*

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 Gümnen und Flamatt, führt die Sensestallinie durch eine liebliche Gegend. Die Direktion der Sensestallinie erklärte sich bereit, das Dampfzüglein zu übernehmen. Sein Wohnquartier hat es jetzt in Laupen. Ge-

pfligt 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 Dampfvolken in rhythmischer Ruckbewegung gemütlich durchs Sensestall gondeln kann?

ARBEITS-PAUSE  
KAFFEE-PAUSE



70.197.11.D