

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2024)
Heft: 132

Artikel: In Erinnerungen gekramt : Memoiren eines Angestellten der Stadt-Omnibus Bern (SOB), 1925-1965
Autor: Balsiger, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096376>

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: 27.03.2026

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

In Erinnerungen gekramt

Memoiren eines Angestellten der Stadt-Omnibus Bern (SOB), 1925–1965

Text: Kurt Balsiger

Bildquelle: beim jeweiligen Bild

Ad. Pfeuti trat im Januar 1925 in den Dienst des erst zwei Monate alten Stadt-Omnibus Bern, der die erste Stadtbuslinie der Schweiz von Bern nach Bümpliz und Ostermundigen betrieb. Er blieb dem Betrieb bis zu seiner Pensionierung treu. Seine Memoiren erschienen in den betriebs-internen «SVB-Nachrichten».

Zum 100-jährigen Jubiläum des Stadt-Omnibus Bern drucken wir sie in gekürzter Fassung ab.

Der Aufforderung von dritter Seite, mich doch um eine Stelle als Omnibuschauffeur, oder wie damals der offizielle Titel lautete: «Kraftwagenführer SOB», zu bewerben, leistete ich Folge. Einem Aufgebot zu einer Probefahrt nachkommend, kam ich bald darauf zum ersten Mal mit einem Saurer-Omnibus in nähere Berührung. Die sogenannte Fahrprüfung umfasste eine ungefähr 5-minütige Fahrt mit mehrmaligem Schalten vor- und rückwärts; fertig! Der Nächste bitte! Dann war noch die Prüfung mit dem kantonalen Experten zu bestehen.

Bald darauf erhielt ich die schriftliche Anweisung, am nächsten Freitagabend zur Entgegennahme der Instruktion in der Garage vorzusprechen und am darauffolgenden Sonntag meinen ersten Dienst auszuführen. Diese Instruktion umfasste: Entgegennahme der Dienst- und Fahrpläne mit der Bemerkung, daraus sei alles Nötige über Antreten, Kursintervalle usw. zu ersehen; Fassen eines Blockhalters mit Billetten zu 20, 30 und



Der Kraftwagenführer wartet an der Endstation in Bern Bümpliz auf weitere Fahrgäste.
(Autobus 1 des SOB, Saurer 4AD, November 1924) Quelle: Archiv Andreas Freiburghaus

40 Rappen. Geldtaschen gab es für das Omnibuspersonal damals noch nicht. Das Geld war in den Rocktaschen aufzubewahren, die an den Uniformröcken ledergefüllt waren.

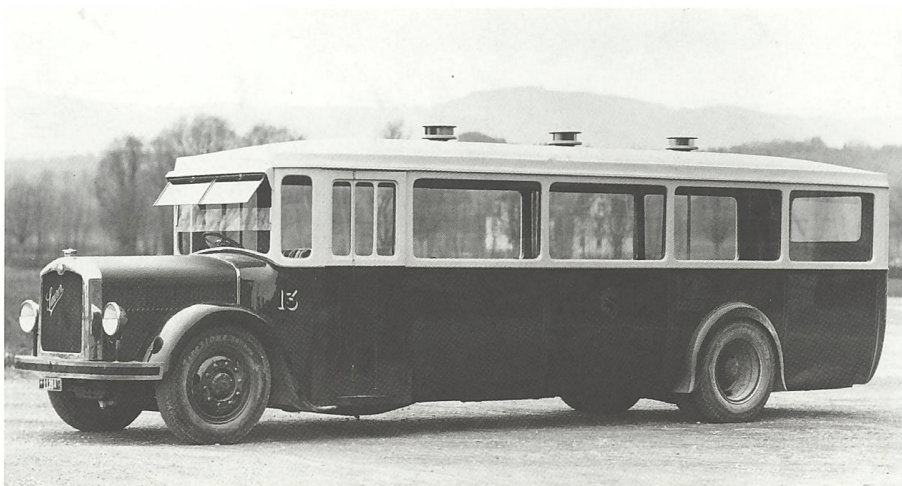


Zwei Garagearbeiter füllen in der Busgarage am Eigerplatz in Bern Benzin und Kühlwasser nach.
(Autobus 2&3 des SOB, Saurer 4AD, ca. 1925) Quelle: Archiv Andreas Freiburghaus

Den am bevorstehenden Sonntag zu leistenden Dienst betreffend lautete die Instruktion folgendermassen: «Du nimmst einen in der Garage zuvorderst stehenden Omnibus, fährst in den Garagehof zur Zapfstelle und füllst Benzin auf. Du bist um diese Zeit allein in der Garage, aber die Sache ist ja einfach und wird schon gehen. Dann hast Du den ersten Kurs nach Ostermundigen auszuführen. Die Taxgrenzen und Haltestellenamen sind auf den Billetten ersichtlich.» Der Sonntag kam und es ging besser als im Geheimen erwartet, aber ich muss gestehen, dass ich wie ein «Häftlimacher» aufpassen musste, um ja keine Haltestelle zu verfehlen. Während meiner ersten Runde war es noch dunkel, denn es war März und die Strassenbeleuchtung noch nicht auf dem heutigen Stand. Wo Passagiere zum Einsteigen warteten, war es einfach, aber wo

dies nicht der Fall war und jemand zum Aussteigen geläutet hatte, bedeutend schwieriger. Der Tag ging gut vorbei. Ich müsste aber lügen, wenn ich sagen wollte, ich sei nicht froh gewesen, als mein erster Arbeitstag beim Stadtnimbus zu Ende war.

Nach ungefähr einem halben Dutzend Sonntags-Aushilfsdiensten erfolgte meine Anstellung als ständiger Omnibuschauffeur unter der Kontrollnummer 15. Es war am 21. Juni 1925, dem Tag der Eröffnung der Linie nach Gurten-Gartenstadt. Diese Linie erlebte am folgenden 1. August einen Riesenansturm, wollten doch allzu viele Berner die erstmalige Gelegenheit benützen, sich an den Hang des Berner Hausbergs führen zu lassen und von da einen Rundblick über die beleuchtete Stadt zu geniessen. Stundenlang war der Fahrplan ausser Betrieb; es hiess einfach fahren, fahren! Dieser 1. August blieb mir in Erinnerung, denn schon am frühen Abend wurde an dem mir zugeteilten Omnibus die Lichtmaschine defekt. Bald waren die Lampen nur noch Glühwürmchen, und der Anlasser? Ellbogenbetrieb! Wagen auswechseln? Nicht möglich, denn es standen auf den drei Linien Bümpliz, Ostermundigen und Gurten-Gartenstadt alle vorhandenen Wagen im Betrieb. Und immer riss der Strom der auf Beförderung wartenden Passagiere noch nicht ab. Also, Notbehelf! Da der Motor Magnetzündung hatte, war er ja nicht von der Batterie abhängig. Und, warum waren denn die Omnibusse mit Hilfslichtern ausgerüstet;



Autobus 13, Saurer 4BLO mit Niederchassis im Auslieferungszustand. Carrosserie von Ramseier Streun & Co., Bern (Februar 1928)

Quelle: Saurer Werkbild Nr. 5778, Museumsgesellschaft Arbon

stirnseitig mit zwei Petrollampen und im Wageninnern mit zwei Kerzenlampen, die an die Stützstangen anzuklammern waren? Das sah recht romantisch aus.

Diejenigen, die dem Omnibusbetrieb ein nur kurzes Leben prophezeit hatten, sahen sich getäuscht. Die Frequenzen stiegen ständig. An Samstag- und Sonntagnachmittagen waren sie kaum zu bewältigen. Viele Leute fanden es angenehm, das neue Verkehrsmittel zu kleinen Ausflügen zu benützen und erschienen oft mit Kind und Kegel. Aber die Wagen wurden dabei nicht grösser und Ein- und Ausstieg hatten nur bei einer einzigen Türe zu erfolgen, wobei der Platz durch den rechts platzierten Fahrersitz erst noch stark beengt war. Das rief nach Fahrzeugen mit mehr Fassungsvermögen.

Im Sommer 1926 wurde der Saurer-Omnibus Nr. 12 mit Niederrahmen-

chassis und grösserem Fassungsraum in Betrieb genommen. Die Feuer- taufe erhielt der Wagen während des Kantonalschützenfestes in Ostermundigen. Insbesondere waren mit demselben jeden Morgen 70–80 Knaben, die Warnerdienst leisteten, nach dem Schützenhaus zu transportieren. Es zeigte sich nun aber, dass dieses Fahrzeug, das auch ein bedeutend höheres Eigengewicht hatte als die älteren Typen, jedoch einen gleichen 4-Zylinder-Motor, bei Vollbesetzung oft im Schrittempo den Aargauerstalden der damaligen Kursstrecke, hinaufkriechen musste.

Der neue Wagen mit der ominösen Zahl 13 hatte anstelle des Benzinmotors einen Dieselmotor und dazu Vakuumbremsen. Diese grundsätzlichen Neuerungen erforderten eine eingehende Instruktion, wozu die Lieferfirma einen Mann zur Verfügung stellte. Von



Da während des Umzugs am 1. Mai 1931 der Betrieb ruhte, konnte ein Grossteil der Busflotte des SOB vor dem Bundeshaus dem Fotografen präsentiert werden. (20 Saurer A- und B-Wagen, 2 FBW) Quelle: Archiv Bernmobil

den Benzinmotoren her gewöhnt, mit Gefühl den Gashebel zu betätigen, war es bei dieser ersten Ausführung gerade das Gegenteil. Beim Anfahren das Gaspedal hinunter, war die Weisung des Instructors. Wenn dabei nicht vorsichtig eingekuppelt wurde, rutschten auf den Längsbänken die Passagiere nach hinten zusammen. Die andere Neuerung, die Vakuumbremse, sorgte aber im Anfang oft für den Ausgleich. Bisher gewohnt, zum Bremsen die Muskelkraft der Beine zu gebrauchen, genügte hier schon ein leiser Druck, ansonst eben die Passagiere wieder nach vorn rutschten. Die Verschiedenheit ging aber bald in Fleisch und Blut über, denn ein Chauffeur muss ja bekanntlich beweglich sein.



*Der Chauffeur hatte damals viel zu tun: Er war nicht nur Wagenführer, sondern auch Kondukteur. Autobus 38, Berna G6N, Carrosserie Ramseier Streun & Co., Bern (Juni 1936)
Quelle: Staatsarchiv des Kantons Bern, StABE FN Jost N 2567*

Im Jahr 1935 war der Personalbestand auf 100 Mann und der Fahrzeugpark auf 44 Omnibusse angewachsen. Gegen Ende 1936 wurde am Omnibus Nr. 25, einem Berna-Chassis, ein verbesserter Saurer 6-Zylinder-Dieselmotor eingebaut. Nachdem dieser ohne nennenswerte Störungen gegen 70'000 Kilometer geleistet hatte, wurden in den Jahren 1938/39 die früher erwähnten Benzinmotoren gegen Dieselmotoren ausgewechselt. Die Arbeiten waren Mitte 1939 beendet und somit 23 solche BLD-Motoren im Betrieb.

Dann begann die Zeit der Heckmotoren und wiederum grösserer Autobusse. 1941, mitten im 2. Weltkrieg, war die erste Serie der zehn, vor Kriegsbeginn in Auftrag gegebenen Saurer-Heck-Omnibusse, eingetroffen. Aber was nützte das; Betriebsstoffe wurden deswegen nicht mehr zugeteilt und dem grösseren Fassungsvermögen entsprach ungefähr im gleichen Verhältnis auch der höhere Treibstoffverbrauch. Eine grössere Anzahl Fahrzeuge war ohnehin eingemottet. Dann kam die Zeit der Holzgas-Generatoren. Neun Benzin- und fünf Dieselmotoren wurden auf Holzgasbetrieb umgebaut. Zwei Fahrzeuge erhielten Einrad-Generatoranhänger und an zwölf Stück wurden die Heizkessel hinten an der Karosserie angebaut. Dies war für alle, die damit in nähere Berührung kamen, sowohl Werkstätte-, Garage- wie Fahrpersonal, eine Leidenschaft besonderer Art. Andererseits aber konnten durch diese Massnahme die Fahrleistungen, infolge Verwendung inländischen Treibstoffes, wieder etwas erhöht werden. Unser Holzgasbetrieb erforderte monatlich etwa 40 t generatorfertiges, oder 80 Ster Rohgasholz.

Wie ging der Betrieb vor sich? Vorerst musste im Generatorherd ein Holzkohlenbett von einigen Zentimetern Dicke angelegt werden, worauf dann das Gas-

holz kam. Zum Anfeuern wurde eine in Petrol getunkte Lunte, später auch extra für diesen Zweck angefertigte Zündhölzer, verwendet, diese in die Feueröffnung eingeführt und die Holzkohlen durch einen eingebauten Ventilator angefacht. Das entstehende Gas wurde durch eine Leitung nach vorn dem Motor zugeführt. Zur Kontrolle, ob genügend brennbares Gas vorhanden sei, wurde vorn an der Leitung ein brennendes Zündholz hingehalten und wenn eine Stichflamme einige Minuten ununterbrochen brannte, war der Wagen fahrbereit.

Natürlich konnten beim Holzgasbetrieb die Wagen nicht, wie beim flüssigen Treibstoff, für den ganzen Tag mit Gasholz betankt werden. Das erforderte einen besonderen Fahrplan, nach dem nach bestimmten Kilometern Holz nachzufüllen und andererseits das angesammelte Schwelwasser abzulassen war. Der Nachschub erfolgte mit einer auf Betrieb mit Holzkohlensplit umgebauten Camionette. Eine Kesselfüllung reichte für ungefähr drei Stunden. Die mit diesen Arbeiten beauftragten Garagearbeiter waren nun wirklich Heizer. Die Arbeit war aber nicht ganz harmlos, denn nicht selten flogen den Leuten beim Öffnen der Generatordeckel, wenn Überdruck vorhanden war, oder beim Stochern im Feuerraum, ganze Wolken



Eine neue Ära bricht an: Der in Zusammenarbeit mit dem SOB entwickelte neue Fahrzeugtyp hat statt einer langen Schnauze einen quer eingebauten Heckmotor. Autobus 45 wird am Genfer Automobilsalon 1939 am Stand von SAURER präsentiert. Quelle: Archiv Bernmobil

Russ und Asche entgegen. Die Folge war dann das Aussehen eines Kaminfegers und oft sogar angesengte Kopfhare.



Brennstoff nachfüllen: Es braucht eine Menge Holz oder Tannenzapfen, um mit dem Bus einigermaßen vorwärts zu kommen.

(Autobus 42, FBW, 1944)

Quelle: Burgerbibliothek Bern, N. Eugen Thierstein 325/214

Oben wurde die für unsern Betrieb benötigte Gasholzmenge erwähnt. Wenn einem diese bekannt war und man wusste, dass zu jener Zeit in der Schweiz ungefähr 5'000 Lastwagen auf Holzgasbetrieb umgebaut waren, verstand man auch die Sorgen der Forstfachleute, die allen Ernstes auf diese ausserordentliche Mehrbeanspruchung der Wälder hinwiesen. Es lag daher nahe, dass die Aufmerksamkeit auch auf die im betreffenden Jahr in grossen Mengen anfallen-

den Tannzapfen gelenkt wurde. Wenn auch vorerst mit einiger Skepsis, wurde bei unsern Holzgasfahrzeugen der Versuch gemacht, anstelle von Gasholz Tannzapfen zu verwenden und siehe da, der Erfolg war, dank des anhaltend trockenen Wetters, verblüffend gut. Die Umstellung war umso leichter, da keine technischen Änderungen vorzunehmen waren. Gewichtsmässig war der Verbrauch von Tannzapfen nur unbedeutend höher, als derjenige von Gasholz. Bei gut trockener Ware war das von den Tannzapfen entwickelte Gas demjenigen von Holz ebenbürtig. Da die Verwendung dieses zusätzlichen Treibstoffes volkswirtschaftlich von Bedeutung zu werden versprach, wurde die Beschaffung der Tannzapfen von der bernisch kantonalen Zentralstelle für Kriegswirtschaft auf breiter Basis organisiert. Alle Gemeinden mit Tannenwäldern wurden sammelpflichtig erklärt. Ganze Schulklassen sammelten mit Begeisterung Tannzapfen, denn der Erlös floss deren Reisekassen zu. Auch Internierte wurden in den Dienst dieser Sache gestellt.

Das Kriegsende 1945 brachte auch für den Autobus wieder grünes Licht. Die Kriegsreserven wurden freigegeben und Ersatz von aussen war schon bald, wenn zum Teil auch noch stark verteuert, wieder unbehindert möglich. Die Er-



Schulkinder füllen die gesammelten Tannenzapfen in Jutesäcke: Treibstoffe für den Busbetrieb während des 2. Weltkriegs.

Quelle: Burgerbibliothek Bern, N. Eugen Thierstein 325/191

satzanlagen konnten abgebaut werden, was teilweise mehr als notwendig war, denn Ersatz bleibt Ersatz und besonders bei den Holzgas-Generatoren war die Leistungsfähigkeit erschöpft. Der Übergang vom Kriegs- zum Friedensfahrplan vollzog sich rasch. Ende 1945 lagen die Frequenzen bereits erheblich über denjenigen von 1939. Dieser stürmische Anstieg rief nach neuem Wagenmaterial und eine Serie von 32 neuen Saurer-Heckautobussen wurde in Auftrag gegeben.

Zehn Jahre später mussten weitere 25 Autobusse in Dienst gestellt werden. Diesmal waren es FBW-Unterflurmotoren.



Vier Generationen von SAURER-Autobussen aus der Zeit von Ad. Pfeuti. Von rechts nach links: Saurer 4AD von 1924, Saurer BPO von 1934, Saurer 4HP (dieselelektrisch) von 1939, Saurer 4HP von 1950.

Quelle: Archiv Bernmobil

Ich war mittlerweile nicht mehr als Chauffeur, sondern als Materialverwalter Busse tätig. Konstruktionen und Ausrüstung der neuen Fahrzeuge wurden immer mehr verfeinert und damit auch komplizierter. Immer mehr im Ausland hergestellte Aggregate und Einzelteile waren eingebaut. Der Beschaffung von Ersatzmaterial stellten sich immer mehr Schwierigkeiten entgegen. Die Lieferfristen wurden für bestimmte Teile nicht mehr in Monaten, sondern in Jahren angegeben und teilweise überhaupt nicht mehr in verbindlicher Form zugesichert. Wenn es sich dabei noch um Spezialteile handelt, für die es nicht irgendwo andere Bezugsquellen gab,

konnte dadurch schon einiges Kopfzerbrechen verursacht werden.

Nun stehe ich nach 37 Dienstjahren bei SOB/SVB schon seit einiger Zeit wiederum auf dem Trottoir und sehe den Betrieb aus der Ferne, jedoch um viele Erfahrungen reicher als vor 40 Jahren. Was bleibt, ist die Erinnerung und die Genugtuung, sich stets mit bestem Willen für die gestellten Aufgaben eingesetzt zu haben.

Der 100-jährige Omnibus Nummer 5 ist Teil der Sammlung von Bernmobil historique.
www.bernmobil-historique.ch



*Die 100 Jahre sind ihm nicht anzusehen: Autobus 5 ist gern gesehener Gast bei offiziellen Anlässen in der Stadt Bern.
 Quelle: Kurt Balsiger*

Inserate

Dringend gesucht: Einstellhalle für unsere Fahrzeuge



Als Ersatz für unser Aussendepot in Rüthi suchen wir eine Halle für 4–6 Fahrzeuge (ca. 150 m²). Idealerweise im Umkreis von 20km um Arbon.

Vorschläge bitte an unseren Präsidenten

Christoph Wolleb:

Mail: christoph.wolleb@wolleb-net.ch

Tel.: 079 420 22 80



Wir schaffen berufliche und persönliche Perspektiven für Menschen mit psychischer Beeinträchtigung

Arbeitsbereiche

- Kaufm. Dienstleistungen
- Werbetechnik Digitaldruck
- Pro-Scan Digitalisierungen
- Industriearbeiten/Gravuren
- Verpackung und Versand
- Hauswartung
- Bäckerei Konditorei
- Gastronomie/Catering
- Wäscherei/Hemdenservice
- Logistik
- Schreinerei

Berufliches Angebot

- Berufsausbildungen mit eidgenössischem Abschluss
- Job Coaching
- Wiedereingliederung in den ersten Arbeitsmarkt
- Berufstätigkeit an einem begleiteten Arbeitsplatz

Tagesstruktur

- Tageszentrum
- Begegnungszentrum

Danke für Ihre Unterstützung



Stiftung dreischiibe

9102 Herisau

IBAN

CH66 0078 1622 5167 1200 0



www.dreischiibe.ch

dreischiibe
wir schaffen Perspektiven