

**SBB**



**4.1977**



# SBB Nachrichtenblatt

4•1977

Zeitschrift für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen

54. Jahrgang

Herausgegeben von der Generaldirektion SBB, Bern

Verantwortlich für die Herausgabe: A. Amstein

Redaktion: W. Trüb, S. Jacobi

Druck: W. Rösch AG, Bern

Einzelnummer Fr. 1.—

Jahresabonnement (Januar–Dezember): Inland Fr. 10.— Ausland SFr. 14.—

Abonnementsbestellungen an: SBB-Nachrichtenblatt,

Hochschulstrasse 6, 3000 Bern

Monatliche Beilage: Personalnachrichten

---

## Inhalt:

100 Jahre Werkstätte Biel

Wir berichten

75 Jahre SBB-Werbung

Ausland-Umschau

Teilbetrieb auf der neuen Direttissima

Eisenbahnen in Angola

1882 – elektrisch durch den Gotthardtunnel?

---

## Fotos:

SBB

F. Marti, Dietwil (Umschlagbilder, S. 68)

A. Aebi, Egg ZH (S. 69 Mitte)

BEF Bülach (S. 69 unten)

R. J. Schuster, Genf (S. 70 oben)

H. Berger, Bern (S. 70 Mitte)

FS (S. 74 oben und Mitte)

D. Krügel, Bern (S. 76–77)

A. Heilig, Bern (S. 78)

## Umschlagbilder:

Föhntag im Glarnerland (bei Netstal) und in Sargans

# 100 Jahre Werkstätte Biel

Mit der Linie Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel erhielt die Stadt Biel 1857 Anschluss an das Eisenbahnnetz der Schweizerischen Centralbahn. Der Verkehr mit der Westschweiz vollzog sich noch bis 1860 über den Bielersee bis nach La Neuveville und von dort mit der «Franco-Suisse» weiter nach Neuenburg und Yverdon.

Ende 1874 begründete Oberingenieur G. Bridel von der «Bernischen Jurabahn» (Jura bernois) in einer Schrift die Notwendigkeit einer zentralen Werkstätte für den Grossunterhalt des gesamten Eisenbahnmateri als für die Betriebsgesellschaft «Jura-Bern-Luzern», wobei Biel als Standort empfohlen wurde. Im folgenden Jahr begann man mit dem Bau der Werkstätte und im April 1877 wurde der Betrieb aufgenommen.

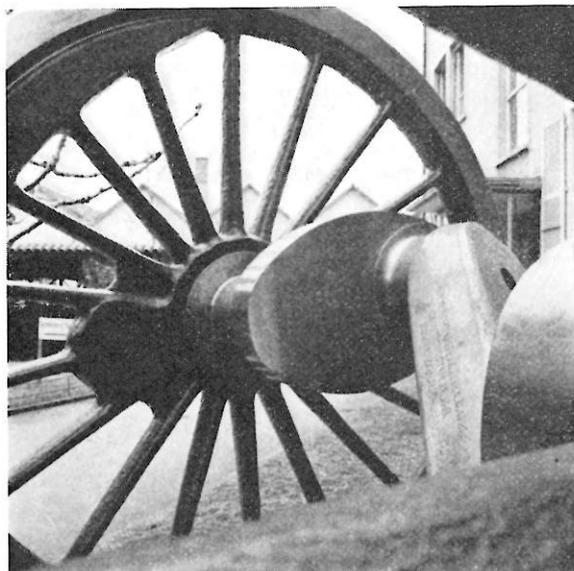
Die Anlagen bestanden aus einer Lokomotivwerkstätte mit Kesselhaus, einer kleinen Wagenwerkstätte und einigen Nebengebäuden. Die Kosten dieser ersten Baustufe beliefen sich seinerzeit auf 600 000 Fr.

In den ersten neun Betriebsmonaten von Anfang April bis Dezember 1877 ver-

zeichnete man, mit einem Personalbestand von 137 Mann, bereits einen beachtlichen «Fahrzeug-Umsatz». In dieser Zeit wurden der Werkstätte Biel 49 Lokomotiven, 162 Personenwagen und 740 Güter- und Dienstwagen zum Unterhalt zugestellt.

1880 wurde den bisherigen Anlagen eine Schreinerei, 1885 eine Wagenmalerei und 1891 ein Materialmagazin angegliedert.

Die «Bernische Jurabahn», welche seit 1884 den Namen «Betriebsgesellschaft Jura-Bern-Luzern-Bahn» trug, wurde im Jahre 1889 von der «Jura-Simplon-Bahn» übernommen.



1892 erstellte die Firma Blösch, Schwab & Cie, Biel (heute Vereinigte Drahtwerke) eine mit Wasserkraft betriebene elektrische Stromerzeugungsanlage, wobei die Werkstätte der «JS» einen Anschluss an die Anlage mit einer vertraglich zugesicherten Leistung von mindestens 97,7 kW erhielt.

Schon ein Jahr später, also 1893, musste die Lokomotivwerkstätte vergrössert werden. Ferner wurden zwei elektrisch angetriebene Schiebepöhlen eingebaut. Eine davon leistet heute noch Dienst, und zwar praktisch im Originalzustand.

Der Arbeitsvorrat auf den Abstellgleisen der Werkstätte Biel – ein buntscheckiger Park von Privat- und Spezialwagen.



## Zentrale oder regionale Reparaturwerkstätten?

Dieser Frage ist JS-Chefingenieur G. Bridel nachgegangen, bevor er im Dezember 1874 dem Verwaltungsrat der Jura-Bern-Luzern-Bahn sein Bieler Projekt unterbreitete. Hier seine Feststellungen:

- Die SCB und NOB begnügen sich trotz bedeutender Netzerweiterungen mit je einer einzigen Werkstätte in Olten und Zürich.
- Die VSB unterhalten neben ihrer Hauptwerkstätte in Rorschach eine kleinere Filiale in Chur, wo sie eine eigene Wasserkraft nutzen und vom günstigen Holzpreis in Graubünden Gebrauch machen können. Trotzdem erweist sich der Betrieb in Chur als schwere finanzielle Last.
- Die Suisse Occidentale besitzt Werkstätten in Yverdon, Freiburg und St-Maurice. Eine weitere Werkstätte in Bex wurde 1864 geschlossen, jener in St-Maurice droht das gleiche Schicksal und der Betrieb in Freiburg wird nur deshalb aufrechterhalten, weil der Kanton seine Betriebsbeihilfen an die SO vom Weiterbestehen dieser Werkstätte abhängig macht.

## Was kostet der Bau der JBL-Werkstätte?

Chefingenieur G. Bridel rechnete damit, dass für ein Netz von 350 km und für einen Bestand von 60 Lokomotiven und 1000 Personen- und Güterwagen nach acht bis zehn Jahren rund 25% der Lokomotiven und 10% der Wagen zur Revision oder Reparatur Aufenthalt in der Werkstätte nähmen. Dementsprechend wurden Hallendimensionen und Gleislängen bemessen und ein Voranschlag aufgestellt, der einschliesslich Landerwerb einen Aufwand von 600000 Fr. vorsah.

Da im Jubiläumsbericht von 600000 Fr. für die erste Bauetappe die Rede ist, darf man annehmen, das Budget sei in vorbildlicher Weise aufgestellt und eingehalten worden.

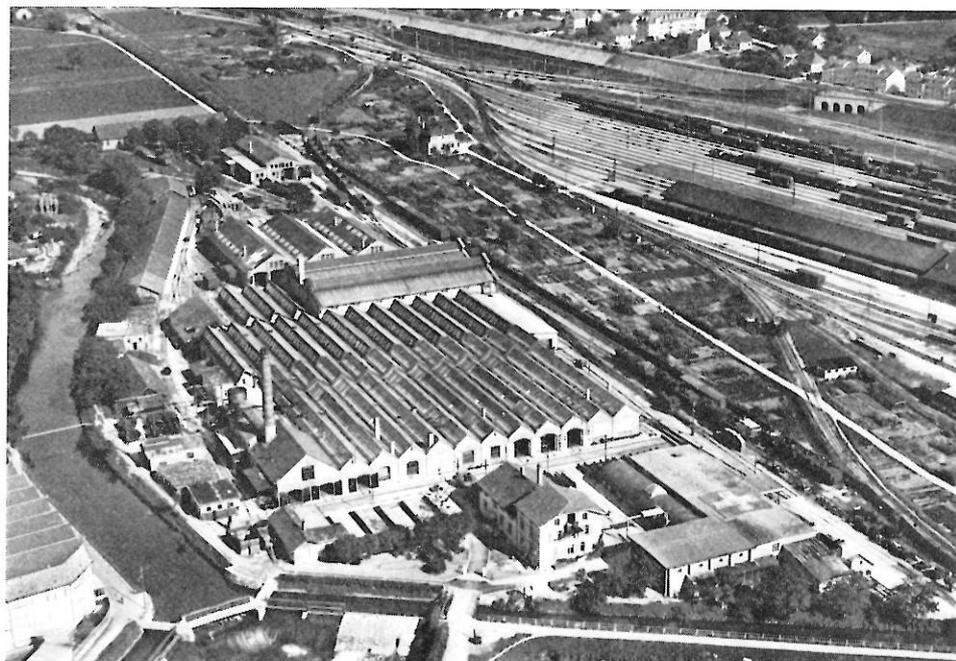
1903 übernahmen die Schweizerischen Bundesbahnen die «Jura-Simplon-Bahn» und damit auch die Werkstätte.

An grösseren Erweiterungen und Bauten nach 1903 sind zu erwähnen:

- 1910 Fertigstellung einer neuen Kesselschmiede.
- 1947 Ersatz der Transmission in der Werkzeugmaschinenhalle durch Einzelantriebe.
- 1955 Inbetriebnahme einer Ausdämpfanlage zur Innenreinigung und Entgasung von Kesselwagen.
- 1956–
- 1958 Erneuerung der Wagenwerkstätte.
- 1967 Inbetriebnahme eines modernen Dieselmotoren-Prüfstandes.
- 1969 Fertigstellung einer neuen Malerei und Schreinerei.
- 1971 Abschluss der Erweiterung der Lokomotivhalle für den Unterhalt von Dieseltriebfahrzeugen.

Solange die Werkstätte Biel einer Privatbahngesellschaft gehörte, wurden sowohl die Lokomotiven wie auch alle Personen- und Güterwagen dieser Verwaltung dort unterhalten. Erst ab 1924 wurde jede Werkstätte auf bestimmte Triebfahrzeug- oder Wagentypen spezialisiert. So betreut heute die Hauptwerkstätte Biel über 250 Dieselfahrzeuge, rund 7100 Privatwagen und 1700 Spezialgüterwagen (inkl. Dienstwagen) der SBB. Dazu steht ihr ein Gelände von rund 55000 m<sup>2</sup> zur Verfügung, das zu etwas mehr als einem Drittel überbaut ist, während die Gleisanlagen ein weiteres Drittel beanspruchen.

*V. Wiedmer,*  
Vorstand der Hauptwerkstätte Biel



Das Werkstätteareal im Jahre 1945, eingerahmt von Weiden, Schrebergärten, der Schüss und dem Rangierbahnhof. Im Vordergrund ein aufgemaltes Schweizerkreuz als Relikt aus der Kriegszeit.

Luftbild von heute mit der Werkstätte über der Bildmitte links.



# ATELIERS DE RÉPARATION

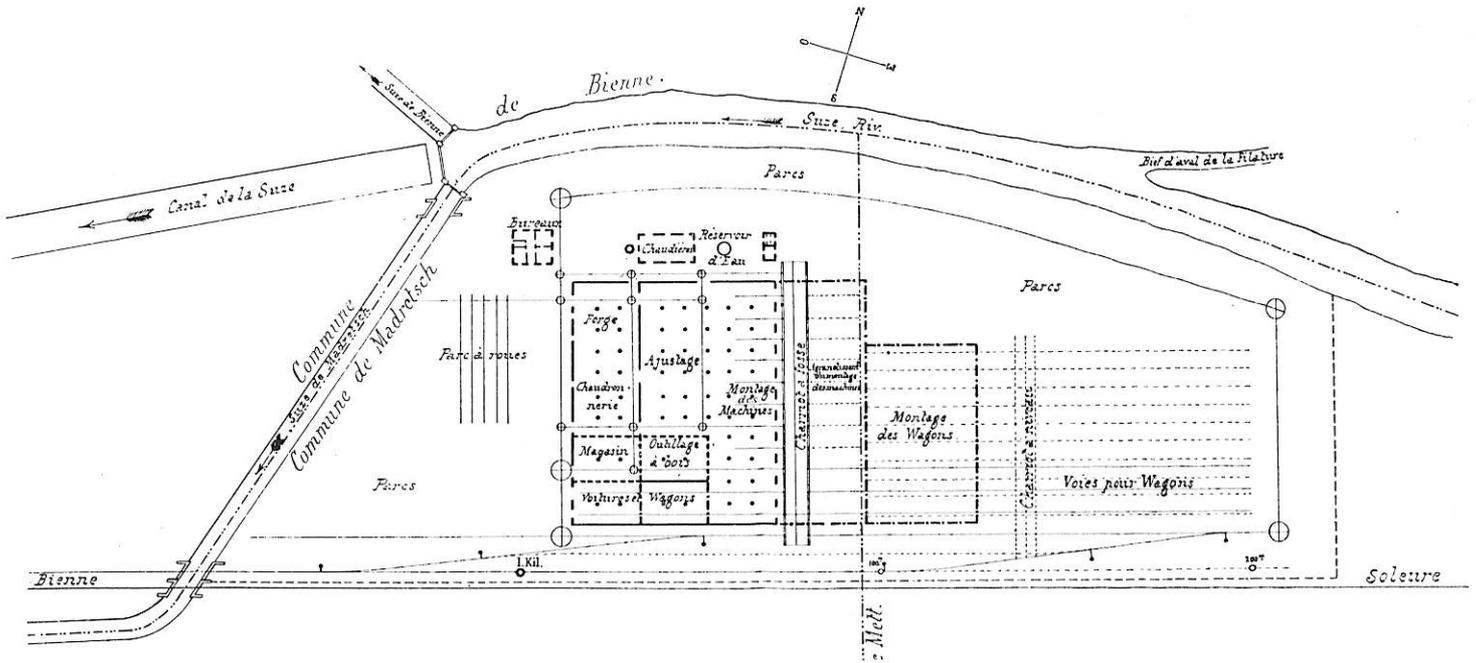
DU JURA-BERNE

A BIENNE

1:1000.

## LEGENDE

- Murs définitifs à supprimer par agrandissement à ajouter
- - - - - Voies à établir actuellement.
- · · · · Voies pour agrandissement.



Werkstätte Biel 1877 und 1977.

Von oben nach unten:

1 Verwaltungsgebäude und Magazin.

2 Badhaus sowie Bandagerie, Lagergiesserei, Schweisserei, Schmiede, Lehrwerkstätte, Spenglerei.

3 Allgemeine Abteilung mit Dreherei und Traktorenständen.

4 Triebfahrzeugabteilung mit Motorenprüfstand, Elektro- und Elektronikwerkstätte, Drehgestellständen und Triebfahrzeugmalerei.

5 Schiebebühnen.

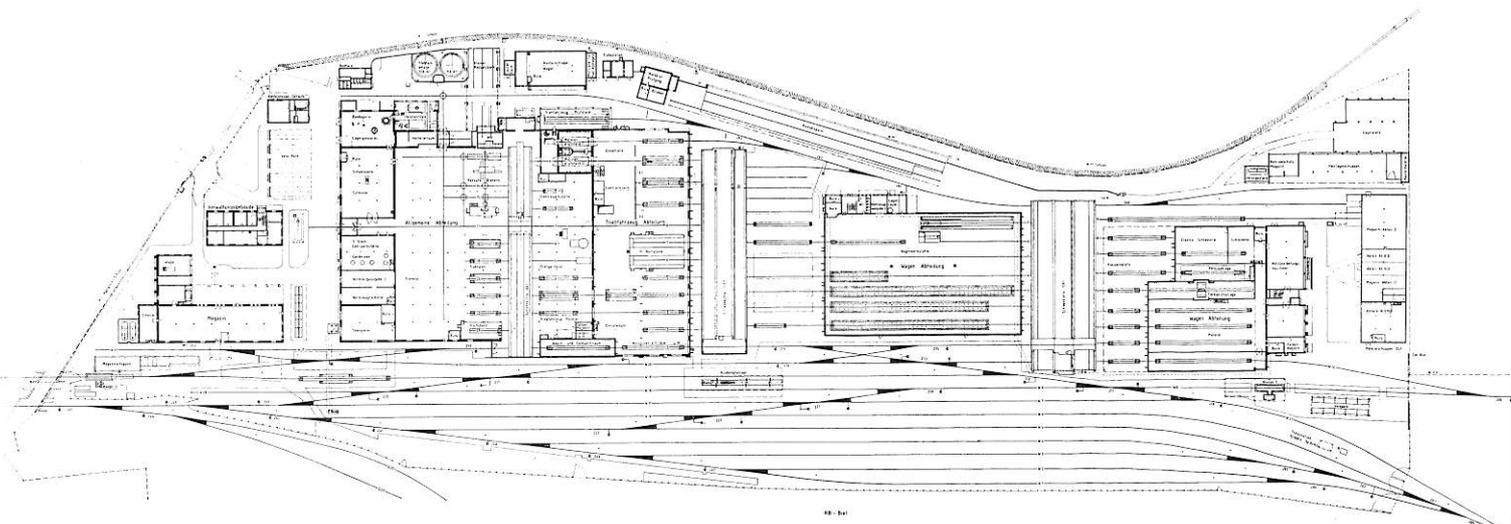
6 Wagenabteilung.

7 Elektroschlosserei, Schreinerei, Wagenmalerei.

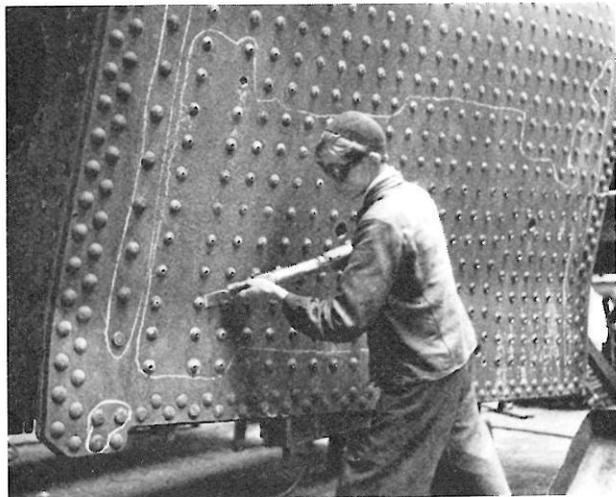
8 Holzbearbeitungsmaschinen, Tafelbeschriftung.

9 Lagerplätze und Magazine.

- 1 ↓
- 2 ↓
- 3 ↓
- 4 ↓
- 5 ↓
- 6 ↓
- 5 ↓
- 7 ↓
- 8 ↓
- 9 ↓



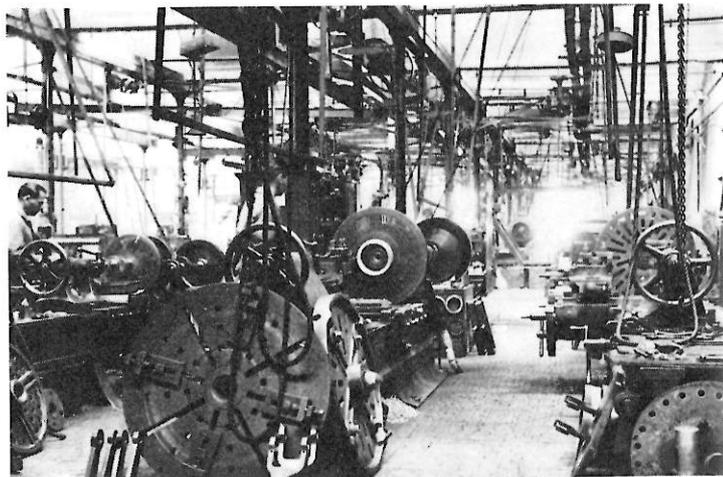
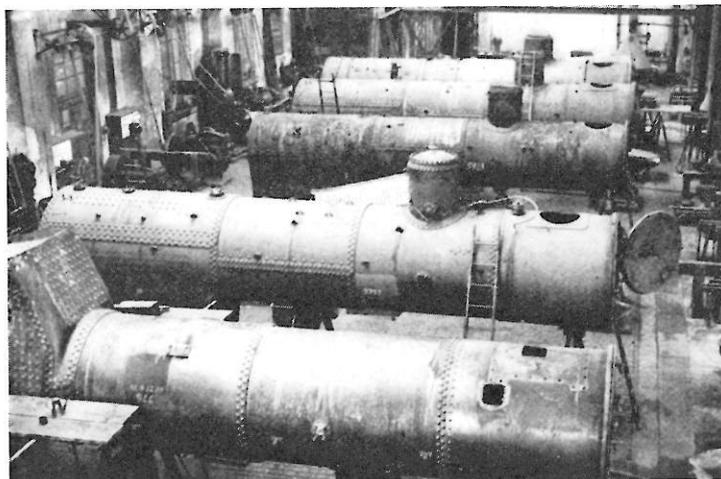
## Die Epoche der Dampfmaschinen und Transmissionen



◀ Die Pflege der Feuerbüchse: Abscheren von Nietköpfen ersatzbedürftiger Stehbolzen.

▼ Kesselschmiede und Dreherei.

Als letzte Dampflok im regelmässigen Dienst wurde die E 4/4 8904 im Jahre 1962 revidiert; 1965 folgte noch der Dampf-Rotary Xrot 100. Für historische Lok wurden noch 1968 (C 5/6 2978) und 1976 (Eb 3/5 5819) Revisionen ausgeführt.



**D**u Dampflok aus vergangener Zeit,  
wie warst Du stets für uns bereit?

Dem Schnaufen, wir vergessens nie,  
war uns vertraute Melodie.

Du piffst und rauchtest unverdrossen,  
wir hatten Dich ins Herz geschlossen.

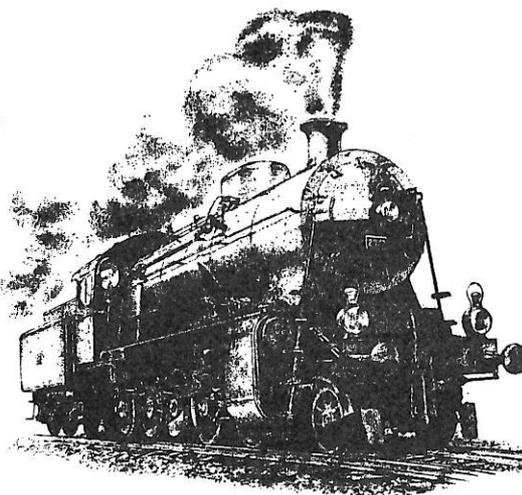
flüssig brachtest Du aus ans Ziel,  
und wir verdanken Dir sehr viel,

doch mußtest Du mit Dainesgleichen,  
immer mehr dem Fortschritt weichen.

Undank ist der Lohn der Welt, man hat Dich auf die Seite gestellt,  
dort stehst Du nun vom Rost zerfressen, doch wir haben Dich nicht vergessen.

Wir alle die Du hast treu gefahren, tun Dir einen Platz im Herzen bewahren.

TEXT: M. HINNI, HANDGESCHRIEBEN: P. ZWÄHLEN, H. W. BIEL.



Der Abschied von der Dampf-Epoche fiel nicht allen leicht, obwohl sie mit viel Schwerarbeit und Schmutz verbunden war.

## Wohin mit der JBL-Werkstätte?

Auch darüber hat sich Chefingenieur Bridel Gedanken gemacht. In Frage kamen die grösseren Abzweigbahnhöfe Delsberg, Sonceboz, Biel und Lyss. Sonceboz fiel aus dem Rennen, weil weder der nötige Platz noch die erforderlichen Arbeitskräfte vorhanden waren. Für die drei verbleibenden Kandidaten berechnete Bridel die Gunst der zentralen Lage, wobei Delsberg mit 12% der Strecken-km Richtung Basel, 13% Richtung Delle und 75% Richtung Biel schlecht abschnitt und auf der Strecke blieb.

Lyss und Biel erreichten in der Bridelschen Prozentrechnung etwa die gleichen Werte hinsichtlich der zentralen Lage, so dass die Arbeitsmarktlage den Ausschlag gab. «Der Aufenthalt in Lyss ist kaum attraktiv», heisst es im Bericht, während die zahlreichen mechanischen Werkstätten und Fabrikbetriebe in Biel eine ausreichende Reserve gelernter Arbeitskräfte verhies. Ausserdem sei Biel mit seinem Angebot an Schulen und Arbeitsplätzen ein beliebter Platz für die werktätige Bevölkerung und der Bahnhof Biel überdies der grösste im Netz der JBL.

Ein schwacher Punkt wurde nicht verschwiegen: Ein grosser Teil des Baugrundes ist von schlechter Qualität; im übrigen sei die Werkstätte nicht auf Bieler Boden geplant, sondern in einiger Entfernung davon. Wo genau, möchte der Chefingenieur nicht verraten, um die preistreibende Wirkung der Spekulation nicht anzuheizen.

NB. Bern, Basel und Luzern kommen nicht in Frage; Basel und Luzern wegen der exzentrischen Lage, Bern wegen den Leerlaufentschädigungen, die für die «fremde» Strecke Zollikofen-Bern aufgebracht werden müssten.

---

Heute befasst man sich mit Dieselmotoren statt Dampfkesseln.

Oben: Bm 4/4-Lok im Revisionsstand.

Unten: Dieselmotor im Prüfstand.

Anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Werkstätte Biel wird am **Samstag, den 23. April**, von 10.00-16.00 Uhr, ein «**Tag der offenen Tür**» durchgeführt. Es werden Dieseltreibfahrzeuge und Spezialgüterwagen gezeigt. Verschiedene Einrichtungen können im Betrieb besichtigt werden. Ferner sind Demonstrationsfahrten mit einer Dampflokomotive vorgesehen.

