

## Die Marzilibahn von der Gründung 1885 bis zum Umbau 1973

Zwei visionäre Mannen hatten die ausserordentliche Idee, das Marzili mit der Stadt Bern mit einer Drahtseilbahn zu verbinden. Die Bürger schüttelten den Kopf und verspotteten die beiden als Spinner angesehenen Männer. Jedoch fanden sich in der Stadt sieben Männer, welche die Idee unterstützten und sich im Initiativkomitee zusammen fanden.

### Initiativkomitee Marzilibahn sowie Verwaltungsrat:

HH. A. Rothenbach, Ingenieur  
F. Feller, Holzhändler  
H. Lutz-Müller  
F. Morgenthaler, Billardfabrikant  
J. Münger, Gibsermeister  
S. Salvisberg, Amtsnotar  
R. Schnyder-Muggli  
Aktienkapital: 600 Aktien à Fr. 100.— = Fr. 60'000.

Am 3. Oktober 1884 werden die Gründungsstatuten feierlich verabschiedet und am 13. Dezember 1884 nach langem Hin und Her dem Projekt «Drahtseilbahn Aarziele» von der Vereinigten Bundesversammlung zugestimmt. Die Konzession wurde für 80 Jahre erteilt.

Für die Verlegung der bestehenden Werkstatt / Kellerräume der Schlosserei Soltermann an der Vannazhalde bezahlte die neue Bahngesellschaft Fr. 3'700.- und für Kulturschaden bei der Gärtnerei Bratschi legten sie immerhin Fr. 890.- hin. Die geplante Eröffnung der neuen Bahn war auf den 1. Juli 1885 terminiert.

Weitere damals bereits realisierte Drahtseilbahnen waren:

«Giessbach» (1878)  
«Territet-Montreux» (1881)

Baubeginn war am 3. März 1885. Das warmes Wetter und technische Probleme (Materiallieferung / Zahnstangentechnik) verzögerten die Arbeiten. Die Arbeiter waren der Meinung, die Schützenfestbesucher sollten die neue Kirchenfeldbrücke benutzen, wenn der Bahnbau nicht zum Termin fertig würde. Mitte Juni wurden die Arbeiten forciert (Das Spenden eines Kasten Bier's bewirkte Wunder). Das eidgenössische Schützenfest auf dem unteren Kirchenfeld stand bevor (Fest-eröffnung 19. Juli 1885).

Die provisorische Betriebsbewilligung wurde vom Bundesrat für den 19. Juli zur Eröffnung des eidgenössischen Schützenfestes erteilt.

Die Wagen wurden hergestellt von der Firma Pümpin & Herzog (diese wurde später von der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke [Giesserei Bern] übernommen).

Die Eröffnung der Bahn fand bei schönstem Festwetter, mit grossem Andrang zu Berg und Tal, statt. Die grünen Bahnwagen erfreute das zahlreiche Publikum und die Schützenfestbesucher mit viel Prominenz. Von der Talstation erreichten die Besucher über das Dalmazibrüggli den Festplatz im unteren Kirchenfeld. Am zweiten Festtag war ein noch grösserer Andrang von Festbesuchern, als am Vortag zu verzeichnen. Die Leute entdeckten das praktische Verkehrsmittel und man wollte dabei sein. Aber am dritten Tag drängten sich kurz vor Mittag so viele Leute in die Wagen, dass sich diese Vehikel nicht mehr vom Fleck bewegten. Nach dem Einschreiten des Bahnmeisters und nach reduzieren der Fahrgäste brachte man die Bahn mit gemeinsamer Anstrengung wieder in Gang. Ab sofort wurden die Passagiere abgezählt. Das war die einzige Massnahme nach dem ersten Stehenbleiben der Marzilibahn. Mitte Nachmittag ereignete sich ein weiterer Zwischenfall. Das Zugseil sprang aus einer defekten Laufrolle. Die Bahn stand still. Die Passagiere mussten über das Trassee nach unten zur Talstation laufen. Die Unkosten des Betriebsausfalls verrechnete man der Herstellerfirma.

Die Marzilibahn galt als kleines Weltwunder mit ihrer einfachen Antriebstechnik. Damals wurden schon Dampflokomotiven entwickelt und Gletscherexpress und Alpentrams gebaut welche alle länger waren als die Marzilibahn. Die DMB fuhr ohne zusätzliche Energie, gratis, und mit direktem Anschluss ans Bundeshaus.

Das Geheimnis des Perpetum mobile: Minimales Übergewicht durch Wasserballast im bergseitigen Wagen. Je nach Passagieraufkommen wurde Stadtbach-Wasser aus einem ca. 90 m<sup>3</sup> fassenden Reservoir (Länge: 10 m, Breite: 8 m, Tiefe: 1,5 m inkl. Deckengewölbe und Abstützungen) unter der Bundesterrasse bei der Bergstation in den oberen Wagen «eingelassen». Das Reservoir lag unter der viereckigen Gartenanlage mit Wetterstation zwischen dem Bundeshaus West und dem Bernerhof. Nach dem die Bremsen gelöst waren, rollte der obere Wagen mit seinem Übergewicht zu Tal. Das Zugseil verband die beiden Wagen über eine grosse, flach liegende, 3,13 m Ø messende Umlenkscheibe [mit 8 Speichen, Naben-Ø 80 mm / Kranz-Ø 2,88 m] (in der Bundesterrasse vor dem Reservoir liegend). Unten entleerte man den Tank in einen Sulgenbach. Der Abfluss von der Talstation in den Sulgenbach (20 m) mündete unter der Dalmazibrücke in die Aare. Eine normale Füllung genügte für ca. 6 bis 10 Passagiere für die Bergfahrt. Waren mehr zu befördern, musste mit einem Klingelsignal mehr Wasser verlangt werden. Regel: ein kurzes Signal = 12 Personen. Zwei kurze Signale = mehr als 12 Personen. Gepäck wurde entsprechend seinem Gewicht als Person mitgezählt. Maximal konnten 30 Personen gleichzeitig pro Wagen transportiert werden. Kleine Ausnahmen waren in der Badesaison möglich.

Wasserlieferant war der Stadtbach (entspringt 11 km entfernt in Oberwangen / im Weiler Eichholz). Dieser fliesst (von Bümpliz / Weihermannshaus kommend) vom Stadtbachquartier, unter dem Berner Bahnhof durch zum Bubenbergplatz. Von dort wurde mit einem Schiebersystem das Wasser auf die Bernischen Hauptgassen verteilt.

Der Bachlauf an der Schauplatzgasse hatte an der Nordseite der Gurtengasse eine Abzweigung zum Reservoir zur Marzilbahn. Bei trockenem Wetter konnte der Ententeich auf der kleinen Schanze und die Brunnen der Christoffel- und Spitalgasse zusätzlich Wasser liefern. In den Zwanzigerjahren musste dann auch die städtische Trinkwasserversorgung (mit Wasserzähler) genutzt werden. Die Wasserkosten zwangen die Betreiber, möglichst wenig Trinkwasser via Marzilbahn in die Aare zu lassen.

Ein Wagentank fasste 3,5 Tonnen Wasser, der 1885 in siebeneinhalb Minuten gefüllt war. Ab 1921 reduzierte sich der Füllvorgang auf viereinhalb Minuten. Nachdem 1929 ein Injektor eingebaut wurde, war der Tank nach 45 Sekunden gefüllt.

1913 wurden im Hinblick zur bevorstehenden Landesausstellung (auf dem Viererfeld in der inneren Enge) neue und etwas grössere Wagen angeschafft. Die Namensänderung von «Drahtseilbahn Aarziele» auf «Drahtseilbahn Marzili-Bern» erfolgte ebenfalls in dieser Zeit. (Die Abkürzung DMB leitet sich von diesem Namen ab). Die Wagenfarbe war grün. Erst anfangs der vierziger Jahre wurden die Wagen rot-braun gestrichen.

Die Streckenlänge hat 112 m, der Höhenunterschied 31 m und die Fahrtgeschwindigkeit ca. 1,5 m/s betragen. Nur der Wagenführer des zu Tal fahrenden Wagens konnte die Geschwindigkeit mit der Fahrbremse regulieren.

Insgesamt war die Bahn mit vier Bremssystemen ausgerüstet:

1. Stationsbremse: Mechanisches Rückhalte-System in der Bergstation verhinderte eine ungewollte Wegfahrt. Wagenführer musste diese über ein Fusspedal vor der Talfahrt auslösen.
2. Fahrbremse: Pro Wagen an allen vier Plattformecken bestanden Bremskurbeln, welche über Kegeltriebstangen auf [Zahnrad-]Bremse wirkten.
3. Geschwindigkeitsbremse: Eine mechanische Zentrifuge hat bei überschreiten von 1,8 m/s sofort die Notbremse ausgelöst.
4. Notbremse: Diese Bremse konnte der Wagenführer jederzeit über ein Fusspedal auf der Wagenplattform betätigen. Auf einer Achse befand sich ein Schneckengetriebe. Beim ansprechen der Notbremse wirkte ein Hebel auf das Gewinde und erhöhte die Kraft auf die Bremsbacken bis zum Stillstand.

System 2 und 4 haben gleichzeitig auf die Räder und das Bremszahnrad gewirkt. Gefahren wurde bisher nach Bedarf (Wetter, Passagiere, Lust und Laune).

Ab 1929 (Injektorfüllung nach 45 s) konnte etwa alle 2 Minuten gefahren werden. Die Bahn war ab 6 Uhr 30 bis abends 21 Uhr in Betrieb.

Die einfache Fahrt kostete 10 Rp. (im Abonnement sogar nur 5 Rp.). Denn fremden Gästen (Schützenfest) wollte man zu Beginn den doppelten Betrag berechnen. Der Bundesrat hat jedoch interveniert. Die alte Marzilbahn konnte max. 30 Rp. verlangen. Abonnemente mit 10 oder 50 Fahrten waren erhältlich.

Jahresabonnemente gab es nur für Krankenschwestern und Bundeshauskuriere. Eine Reklame in einem Wagenfenster kostete ums Jahr 1900 ca. hundert Franken fürs ganze Jahr.

Die Bahn musste kontinuierlich gewartet werden. Jeden zweiten Tag stellte man die Schmierbüchsen nach und fettete die Handbremsscheibe. Mindestens einmal pro Tag reinigten die Kondukteure die Wagen. Jeden Morgen schritt ein Angestellter die Strecke zu Fuss ab und prüfte den Unter- und Oberbau, die Laufrollen und das Drahtseil. Einmal im Monat wurde das komplette Bremssystem einer eingehenden Prüfung unterzogen, inklusive der Arretierung (Stationsbremse) in der Bergstation. Zur jährlichen Revision kam alle zwei Jahre eine Generalrevision. Dabei wurden Bremsbacken, Zahnräder, Achsschenkel, Zugbänder, Triebketten, Federn, Wellen und Hebelzapfen genau unter die Lupe genommen, repariert oder wenn nötig ersetzt. Bei jeder vierten Generalrevision, also alle acht Jahre zerlegte man alle wichtigen Maschinen- und Wagenteile und überprüfte diese. Nach jeder Totalrevision war man froh, wenn alles wieder an seinem Platz war und funktionierte. Während der Revision war der Betrieb vollständig eingestellt. Die Marzilianer merkten erst dann, wie praktisch und bequem die Bahn für sie war.

Die Bahn verursachte auch noch in anderer Hinsicht Arbeit. Die Marzilbahn ist nicht nur die kürzeste konzessionierte Bahn in Europa, sondern auch die einzige mit einem Garten. Wer's nicht glaubte, musste selber einen Augenschein nehmen, und sehen wie unter dem Schienen-Trasse am Bundesrain Salat und Kapuzinerli gedeihen. Den Garten hegten und pfl egten die Kondukteure. Dass die Kondukteure bei Trockenheit bei der Talfahrt über dem Garten Wasser abfliessen liessen, ist nur eine Anekdote. Dass drei betriebseigene Schildkröten im Garten spazierten, aber richtig und dass Panzerschnecken gelegentlich mit der Bahn Wettrennen austrugen und immer gewannen, gehört ins Reich der Fabeln.

Ein ausländischer Gast lästerte herablassend über das «Bähndli» und sprach «von Znacht ynenäh». Beim Verlassen der Bergstation erkundigte er sich nach dem grossen Bau mit der grünen Kuppel. Der Kondukteur konnte sich die Antwort nicht verkneifen, «es handle sich um das Verwaltungsgebäude der Marzili-Bahn» (womit das Bundeshaus / Parlamentsgebäude gemeint ist).

Wenn die Marzilbahn auch nicht so ein pompöses Verwaltungsgebäude sein Eigen nennen konnte und die Geschichte kursierte, man hätte einen Kondukteur entlassen müssen, weil er die Stationsnamen nicht frei aufzählen konnte, doch zwei Gebäude gehörten zweifelsfrei dazu. Die Talstation, ganz im Stile der Zeit, ein filigran verzierter Holzbau mit einem Satteldach, Türen sowie Fenster geschmückt mit roten, blauen und grünen Schmuckscheiben. Dieser Bau mutierte schon bei der Eröffnung zum Eidg. Schützenfest 1885 zu einem mittelprächtigen Hauptbahnhof. Als dann 1944 umgebaut wurde, verkündeten böse Zungen, wenn dieser Palast etwas grösser geraten wäre, hätten sich die Berg- und Talstation berührt und somit die Bahn überflüssig gemacht. Die Haltestelle auf der Bundesterrasse war weniger imposant gestaltet und war nur über den sieben Treppenstufen mit Wellblech überdeckt. Zudem war auffällig viel Maschendrahtgeflecht am Eingang montiert, was mehr nach einem Vogelkäfig als einer wichtigen Seilbahnstation erinnerte. Zu allem Verdruss stand sie noch im Schatten des «Bundespalais». Fünf Jahre nach dem Umbau der Talstation wurde auch die Bergstation vergrössert und modernisiert (1949) und sogar mit einer geheimnisvollen, automatischen Tür ausgerüstet, bei der Ali Baba hätte vor Neid erblassen können.

Die Marzilbahn hat seinen Fahrgästen einen enormen Service geboten, der einem TEE-Zug in nichts nachstand. Die Kondukteure begrüßten und verabschiedeten die Fahrgäste, viele Leute kannte man mit Namen. Manche Hausfrauen durften vom Markt kommend, ihren schweren Einkaufskorb vorerst in der Bahn unter den Längsbank stellen, um anschliessend sich wieder in der Stadt zum «Znüni» in ein Café zu begeben. Bei der Talstation konnte auch die neuste Ausgabe des «Berner-Tagblatt» (Zeitung) gekauft werden. Reiseproviant verkaufte man aus gesundheitlichen Gründen keine, wollte man die Magennerven der Fahrgäste nicht noch zusätzlich reizen. Derweil funktionierte die Klimaanlage vorzüglich, insbesondere im Sommer, wenn die beiden Wagentüren offen standen und der Fahrtwind jedermann um die Ohren blies, so dass man sich beim Aussteigen wie neu geboren fühlte.

Zur Weihnachtszeit schmückten die Kondukteure die Wagen mit Tannenzweigen und sonstigem Weihnächtlichem. Samikläuse und Weihnachtskind fuhren mehrmals auf und ab um sich inspirieren zu lassen. Auf verspätete Fahrgäste, welche in der Ferne auftauchten, nahm man nicht nur in der heiligen Zeit Rücksicht. Der Fahrplan richtete sich nach den Fahrgästen und nicht umgekehrt. Unter den unzähligen Passagieren, welche jährlich die Bahn benutzten, hatte es auch einige «Nörgler» und «Besserwisser». Diesen fuhr man dann gelegentlich mit Wonne vor der Nase weg. Aber auch notorische «Jufler u Hetzer» sind öfters fast verzweifelt, wenn die Zeit eh schon knapp war und die Bahn nicht abfahren wollte. Die Marzilbahn, insbesondere die «Bahnänner» hatten auch eine erzieherische Aufgabe. So mussten sich viele «hochnäsige und herrschsüchtige» Leute dem Willen der Kondukteure beugen. So sass einmal ein vielbeschäftigter Parlamentarier in der Bahn und erzählte lauthals, nicht ohne Telefon auszukommen (ca. 1958), der Wagenführer auf der Fahrt zur Ausweiche meldete, eben dieser Parlamentarier werde am Telefon verlangt ... die anderen Leute lächelten amüsiert, konnten sich dann nicht mehr zurück halten, als der Parlamentarier aufstand und im Wagen nach einem Telefon suchte... Selbstverständlich gab es auch prominente Fahrgäste z.B. Bundesräte (welche damals gratis befördert wurden), welche man zur Kenntnis nahm (oder ignorierte) und ohne grosses Aufsehen transportierte. Einer dieser Magistraten wollte zusteigen mit der Gewissheit, dass man ihn kenne. Der Wagenführer erlaubte sich einen Spass, mit der Äusserung «jedermann könne sich Bundesrat nennen» er kenne ihn nicht. Das bewirkte Wunder. Der «Unbekannte» suchte in seinem Anzug nach dem Ausweis, um nicht die 30 Cte. bezahlen zu müssen!

Spektakuläre Unglücke ereigneten sich auf der Marzilbahn glücklicherweise keine, und man darf von einem sicheren und zuverlässigen Verkehrsmittel sprechen. Dennoch kam es zu Zwischenfällen, die schlimme Folgen hätten haben können. Bei einer Bremsprobe im Marzili anlässlich der Revision versagte die Fussbremse (Notbremse), der überraschte Mann konnte die Kurbel der Handbremse nicht mehr erreichen, der talseitige Wagen knallte aus wenigen Metern in die Abschränkung. Die betroffene Wagenseite war beschädigt, der Mann war unverletzt aber bleich und mit etwas weichen Knien davon gekommen.

Auf einer Fahrt betätigte ein fremder Fahrgast (un-)beabsichtigt die (Not-) Fussbremse. Die Bremse versagte in diesem Falle nicht. Aus voller Fahrt wurde der Wagen augenblicklich abgebremst. Alles halb so Schlimm, wenn nicht dadurch die offenstehende vordere Türe zugeschlagen wäre... und der Kondukteur nicht eine Hand zwischen Rahmen und Türe gehalten hätte. Die Hand sah sehr mitgenommen aus, ein grosses Stück Daumen war abgetrennt. Schleunigst verfrachtete man den Unglücklichen mit dem Daumenstück im Sack mit dem nächsten Tram ab Bahnhof ins Inselspital. Erstaunt hatte man den Kondukteur im Not-Spital aufgenommen, sofort verarztet und das Menschenmögliche gemacht.

Eine weniger tragische Episode geschah an einem kalten Wintertag, an einem Sonntagmorgen. Der eingefrorene Wasserstandmesser zeigte vollen Wasserballast an, obwohl der Tank leer war. In der Meinung, alles sei bereit zur Abfahrt, blieben die beiden Wagen in ihren Endlagen und bewegten sich nicht vom Fleck. Mit der Klingel gab man Zeichen, die Kondukteure winkten und riefen einander zu. Nichts nützte. Dem unteren Kondukteur wurde das zu Bunt und er schritt zur Tat. Mit einem Stemmeisen hat er seinen Wagen Zahn um Zahn bis zur Mitte gebracht, dort den anderen Wagen übernommen und „hinuntergestachelt“. Das war das einzige mal, dass die Marzilibahn auch ohne Wasser, also ohne Übergewicht gefahren sei und die Leute durch die Verspätung der Marzilibahn einen Teil der Sonntag-Predigt verpassten.

1865 wurde der Christoffelturm abgebrochen. 1877 hat dem alten Zeughaus die letzte Stunde geschlagen und 1930 war der Bubenbergrplatz für einen Umbau an der Reihe. In Bern wurde manches geändert und wenn an einem Ort etwas abgebrochen, umgebaut oder modernisiert wurde, diente dies dem Fortschritt, aber jedesmal verlor die Stadt etwas an ihrer Substanz.

Als bekannt wurde, die Marzilibahn hätte Altersschwächen, und das (Frisch-) Wasser sei für den (An-/Be-)Trieb unerschwinglich, dazu noch der dauernde Personalmangel, zeigten die Leute Verständnis für einen modernen Neubau der Bahn mit Billetautomaten und ohne mitfahrendem Kondukteur.

Am 24. September 1973, an einem sonnigen Herbsttag wurden die Wagen abtransportiert. Ein Kran hat bei der Talstation die beiden 6,5 Tonnen schweren Wagen auf Tiefganganhänger einer Berner Transportfirma gesetzt. Die Bahn wurde mit den letzten Blumen aus dem Garten unter den Gleisen ein wenig dekoriert. Die Stadtmusik war jedoch nicht aufgeboten. Die vielen Zuschauer, welche das ganze Manöver beobachteten, schauten auch ohne Trauermarsch etwas konsterniert. Der eigentliche Abtransport fand aus verkehrstechnischen Gründen erst nach Mitternacht statt und niemand konnte etwas in der Finsternis sehen. Am nächsten Morgen waren die alten Marzilibahnwagen einfach nicht mehr da.

Einer der Wagen steht heute bei der Talsstation (Bundesrain 20). Der andere Wagen steht im Verkehrshaus in Luzern, nachdem er in Meiringen, im SBB-Depot eine Auffrischung erfahren hat. Wer weiss, vielleicht haben auch noch andere Leute Freude an der alten Marzilibahn.

Die alte Marzilbahn in Zahlen:

- **Eröffnung** 19. Juli 1885 (Beginn Eidg. Schützenfest im unteren Kirchenfeld)
- **Inbetriebnahme neue Wagen:** 1913 (Farbe grün)
- **Renovation Station Marzili:** 1944
- **Renovation Station Bundesterrasse:** 1949
- **Anfangs der 50-Jahre Wagen:** Farbe braun / schwarz
- **Abbruch der alten Marzilbahn:** 24. September 1973
- **Länge der Strecke:** 103 m
- **Höhendifferenz:** 31 m
- **Steigung:** 29 %
- **Fahrgeschwindigkeit:** v normal 1,5 m/s, v max 1,7 m/s
- **Gewicht eines Wagen ohne Wasserballast:** 6,5 t
- **Inhalt Wassertank:** 3,5 t = 3'500 Liter Wasser

#### **Zeitdauer zur Füllung vom Wassertank:**

1885 - 1920: 7 1/2 min

1921 - 1928: 4 1/2 min

ab 1929 - 1973: 45 sec (mit Injektor)

#### **Beförderte Personen pro Jahr:**

1885 - 1913 min. 130'000 max. 210'000

1914 - 1934 min. 145'000 max. 320'000

1935 - 1954 min. 253'000 max. 633'900

1955 - 1972 min. 529'000 max. 651'000

#### **Anzahl Fahrten pro Jahr:**

1885 - 1913 min. 46'000 max. 64'000

1914 - 1934 min. 42'000 max. 87'200

1935 - 1954 min. 76'200 max. 92'700

1955 - 1972 min. 68'900 max. 86'000

- Die alten Wagen beförderten von 1914 – 1973 über 24,5 Mio Passagiere.
- Die dabei zurückgelegte Distanz pro Wagen betrug in dieser Zeitspanne über 474'000 km.
- Distanz Bergstation Mauerkrone - Zentrum Umlenkrad ca. 11,35 m
- Distanz Bergstation Mauerkrone - Beginn Mauer Reservoir ca. 14,70 m
- Zuleitung Reservoir - Einfüllpunkt = wenig Gefälle!
- **Reservoirgrösse:** 90 m<sup>3</sup>:
- **Betriebszeit:** 06.30 - 21.00 h = 14,5 h
- pro h ca. 6 Fahrten: 14,5 h x 6 Fahrten = 80 Fahrten pro Tag
- 80 Fahrten x 1,7 m<sup>3</sup> Wasser (1/2 Füllung) = 136 m<sup>3</sup>
- Nachfüllung durch zufließendes Wasser aus Stadtbach, Entenweiher bei kleiner Schanze und Brunnen in der Christophel- und Spitalgasse ca. 46 m<sup>3</sup>