



Typische Szene bei Sonderfahrten der DBB, hier 2000 am Dampftreffen in Sumiswald-Grünen.



Winterdampffahrt am 29. Januar 2012 von Burgdorf via Neuchâtel in den schneedeckten Jura.

BLS. In der Folge sind es hauptsächlich Platzprobleme, die der DBB sehr zu schaffen machen. So wird ihr Standort in Laupen durch den neuen Depotbesitzer auf den Herbst 2008 gekündigt. Die kleine Werkstätte und das dort stationierte Rollmaterial können nach Burgdorf gezügelt werden. Im darauffolgenden Jahr lässt die BLS verlauten, dass auch der Platz in Spiez nun geräumt werden müsse. So wird auch die dort abgestellte Gürbetalbahn-Lok im Frühsummer 2009 nach Burgdorf überführt. Erstmal in der Geschichte der DBB sind nun alle sieben Dampflokomotiven und sämtliche Wagen am selben Ort untergebracht. Anfänglich hoffen die Fronarbeiter der DBB noch, in Burgdorf nun endlich einen definitiven Standort gefunden zu haben. Weit gefehlt. Das Depot Burgdorf wird von der

BLS für ihr eigenes historisches Rollmaterial beansprucht, und sie kündigt deshalb 2010 den Dampfbahnern diesen Standort.

Als Ersatz bietet die BLS die alte Wagengewerstätte der einstigen Burgdorf-Thun-Bahn (BTB) in Konolfingen an. So steht im Sommer 2010 eine weitere «Züglete» an, die grösste und hoffentlich auch letzte in der mittlerweile 40-jährigen Geschichte des Vereins. Schnell weicht die anfängliche Skepsis der Aktivmitglieder gegenüber dem neuen Standort der Erkenntnis, nun in optimalen Lokalitäten untergebracht zu sein. Das erste Mal steht den Mitarbeitenden der DBB genügend Platz zur Verfügung. Einerseits um alle kostbaren Dampflokomotiven witterungsgeschützt unterzustellen, andererseits um die Werkstätten ganz nach den eigenen Bedürfnissen einzurichten.

Und es soll noch besser kommen! Mit der Vermieterin (BLS) wird über die Eigentumsverhältnisse der Lokalitäten in Konolfingen verhandelt. Gegen Ende 2013 erfolgt die entsprechende Absichtserklärung der zuständigen Stellen der BLS, der DBB den Baugrund für vorerst 30 Jahre im Baurecht und die darauf stehenden Gebäude zum Eigentum zu übergeben. Die entsprechenden Verträge werden im Jahr darauf unterzeichnet. So kommt die DBB rund 44 Jahre nach ihrer Gründung zur eigenen Depotwerkstätte und zu einem gesicherten Standort.

### Ausblick

Die treibenden Kräfte der DBB sind in den ersten Jahren des musealen Dampfbetriebs auf der STB-Strecke Gümmenen-Flamatt oft belächelt und als «Spinner, denen der Dampf nach dem Abflauen der ersten Euphorie sicher rasch ausgehen wird» bezeichnet worden. Wie unwahr, die Dampfbahn Bern fährt heute noch!

In den ersten Jahren ist es vor allem um die Sicherung beziehungsweise Wiederanagnung des in der Schweiz zu grossen Teilen verloren geglaubten Know-hows im Unterhalt und Betrieb von Dampflokomotiven gegangen. Das hat den damaligen «Hobbybahnlern» zuweilen arges Kopfzerbrechen bereitet. Mit den Jahren haben sie sich aber das Wissen, die Kenntnisse und die Kompetenzen für den fachgerechten Umgang mit den Dampfrössern und alten Wagen erworben. Nun wird dies bereits von den «neuen» Fachleuten gerne an die nächste Generation weitergegeben.

Heute sind es die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) verlangten komplexen, hochtechnisierten und teuren Zugsicherungseinrichtungen, die Zugsdichte auf dem Schienennetz und die an «Magersucht» leidenden Bahninfrastrukturen (Wegfall von Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten), die für die langsamens Museumsbahnen zum Problem werden. Die Zukunft wird wohl so aussehen, dass Nostalgiezüge in absehbarer Zeit nur noch auf speziell dafür vorgesehenen «Museumsbahnen» werden verkehren können. Das hat die Dampfbahn Bern veranlasst, zusammen mit dem Verein Historische Eisenbahn Emmental (VHE) die Genossenschaft Museumsbahn Emmental (GME) zu gründen, um die stillgelegten und vom Rückbau bedrohten Bahnlinden Sumiswald-Grünen-Huttwil und Sumiswald-Wesen von der BLS zu