

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 31 (1941)
Heft: 11

Artikel: Vom alten Berner Tram
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636273>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

seer-Juchzer“, ein vierstimmig gejodelter Tanz von Hauptsee bei Oberägeri, der auch in Schwyz vorkommt. Von Zeit zu Zeit werden Preisstänze abgehalten, geleitet vom Tanzschenker, mit breitkrämpigem schwarzem Filzhut, der rings mit Blumen, sowie weißen, roten und blauen Federn geschmückt ist.

„Es einer bringen“ und sie zum Tanz führen ist ein gut einheitlicher „technischer“ Ausdruck. Welche Rolle der Tanz auch südlich des Schwarzwassers spielt, zeigt schon eine Reihe von Übertragungen. Sieben Kinder einer Familie, 4 Knaben und 3 Mädchen, bilden „drii Tanzeti un en Güiger“.

Der Tanz im eigentlichen Sinn führt mancherlei Nebenbeziehungen wie „Gstemm“, „Gstürchel“, „Rämsleta“, „Diceta“ usw. Was wäre ein Tanz ohne „Gstung“ und „Gstampf“, ohne vaterländisches „Chnüttsche“ und klopfte des Bodens (Bödele).

Emanuel Friedli schreibt: „Veraltet ist für den Tanz die schrillklingende „Pfiiffa“, für sich allein genügt auch nicht eine Klarneete, noch ein blase uf der Flöte. Besser tut's der Uf-u-zue-Cheib oder „Langnauerbalg“, d'Handharpfa (Handorgel). Als Privatvergnügen tut's auch „D'Muulgitge“, die freiburgische „Schnuremufig“. Zur Tanzmufig gehört auch d'Basgiga, d'Trumpffura. Im Rahmen der Tanzmusik müssen alle Rhythmi fest im Egi ha'.

„3'Tanzsunndig ga“ wurde ehemals, so 1481 und 1635, behördlich verboten, jedoch mit dem gleichen Mißerfolg. Die Gesetzgebung schränkte das Tanzen auf die bekannten Tage ein, den „Bymanattanzsunndig“ und „Weisunndig“. Daneben bewilligte man „Spinnete“, „Nidlete“, „Nuf-u-Chösti-Chnüttschete“, „Rehpfäffer-Schießet“, „Ramfete“, „Gränneta“, „Gaffetreichete“, „Bismete“, „Bärejagdi“, „Tannechläberet“, „Garte- und Waldfest“.

Vom alten Berner Tram

Eigentlich heißen sie heute „Städtische Straßenbahnen“! Aber dieser schöne Ausdruck ist in Bern nie populär geworden. Auch „Straßenbahner“ gibt es in Bern nicht; die heißen „Trämeler“. Das kommt daher, weil das Tram von der Bernischen Tramway-Gesellschaft eingeführt wurde und der Name Straßenbahn erst mit dem Übergang der Gesellschaft an die Stadt im Jahre 1900 aufkam. Der ursprüngliche Name hat sich erhalten, weil er kürzer, einfacher und volkstümlicher ist. Man denke sich nur einmal das bernische Sprichwort: „Froueli nimm du dr Schirm, i nime ds Tram“ würde lauten: „... i nime d'Straßenbahn!“ ... einfach nicht auszudenken, daß so etwas berndeutsch wäre!

Wie alles in der Welt hat auch das Berner Tram heute bereits seine Geschichte. Ja sogar eine Vorgeschichte! Die Vorgeschichte des richtigen Trams ist nämlich das Rößlitram. Am 4. Oktober 1885, zwei Monate nach dem Schluß des Eidgenössischen Schützenfestes, hatte der weitblickende Fuhrhalter und Straßenbauunternehmer Christian Bietenhard die spätere Verkehrsentwicklung im Geiste vorausahnend, einen sog. „Tram-Omnibusdienst“ Bahnhof—Bärengraben und zurück eingerichtet. Dieser erste „Tram-Omnibus“ war einfach ein zweispänniges Fuhrwerk, das stündlich oder halbstündlich den Kurs besorgte. Später wurde die Route ausgedehnt bis zum Bremgartenfriedhof. Weil aber Bietenhard seiner Zeit weit voraus, weil das Pflaster zu holprig und man überhaupt zu Fuß schneller war, mußte dieses großzügige Unternehmen mangels genügender Frequenz 1889 wieder eingestellt werden, resp. es verlegte seine Zukunft vorläufig auf die Strecke Wabern—Schönegg—Mattenhof—Bahnhof.

Weil nun aber einmal schon ein guter Anfang gemacht worden war, wollte man die großzügige Verkehrsentwicklung nicht ruhen lassen, und man gründete daher nach fremdem Muster (damals hatte man noch keine Hemmungen, etwas aus dem Ausland anzunehmen, weil die fremden Einflüsse nicht so charakterverderbend waren wie heute), man gründete also 1889 die Berner Tramway-Gesellschaft. Die Idee dazu bezog man aus England, den Direktor aus Rumänien. Das Tramdepot war damals hinter dem Bärengraben, da, wo heute die Garage ist, und der Direktor wohnte im Obstberg.

Am 1. Oktober 1890 fand dann endlich die lange erwartete, immer wieder hinausgeschobene Eröffnung des neuen Trams statt. Dieses Tram lief nun schon auf richtigen Schienen, im Gegensatz zum Rößlitram. Betrieben wurde es mit Luft. Ja, mit Luft! Das haben damals auch viele nicht begriffen. Das sei sicher eine windige Sache, — müsse es ja sein! Als die Wagen aber trotzdem liefen, mußte man sich augenscheinlich über-

zeugt erklären. Übrigens war die Erfindung auf einer Verkehrsausstellung in Liverpool im Jahre 1886 mit einem Preise ausgezeichnet worden. Also das Lufttram lief, resp. fuhr, und zwar vom Bärengraben bis zum Bremgartenfriedhof und zurück. Im Bärengrabendepot wurde es jeweils wieder neu mit Luft und heißem Wasser geladen. Der Kenner wird bereits gemerkt haben, daß das nicht gewöhnliche Luft gewesen sein kann. Nein, es war Preßluft. Aber das heiße Wasser war gewöhnliches heißes Wasser. Aber wie die Geschichte eigentlich funktionierte, war ziemlich kompliziert.

Für 10 Rappen konnte man damals also vom Bärengraben zum Bahnhof, und für weitere 10 Rappen vom Bahnhof bis zum Friedhof fahren. Und umgekehrt. Und es wurde Brauch, die Sonntagsspaziergänge mit dem Tram zu absolvieren. Man fuhr bis zum Friedhof, setzte sich in den Waldrand des Bremgartenwaldes und verfügte sich sodann gemächlich zu Fuß durch den Stadtbach wieder nach Hause, indem man nicht verfehlte, sich zwischenhinein in der „Linde“ etwas zu stärken. Übernächsten Sonntag besichtigte man per Tram die Bären, um dann auf dem Rückweg im Schatten der Lauben Gelegenheit zu freundschaftlichen Gesprächen (Bekannte traf man immer) oder gemütsstärkenden Sitzungen in einem der Keller oder Gartenwirtschaften zu suchen und zu finden. Das waren die beschaulichen ersten Anfänge des bernischen Verkehrswezens.

Aber die Forderungen der Zeit griffen alsbald unerbittlich in die Speichen auch des Trams, trieben es weiter zu höherer Leistung. So begann man 1893 mit dem Bau einer Linie nach Wabern und einer andern nach der Länggasse. Und am 17. Mai 1894 wurden die beiden Linien dem Verkehr erschlossen. Diesmal aber mit einem Dampftram, einem wahren Wunderwert an mechanischer Kompliziertheit gegenüber dem einfachen älteren Lufttram. Außerdem konnte es rauchen und pfeifen, was ganz außerordentlich energisch wirkte. Der Bahnhofplatz sah fast richtig wie in einer großen Stadt aus, wenn so zwei Dampftram links vom alten Warthäuschen und das Lufttram rechts davon beieinanderstanden. Überdies gab es damals noch die Rößschwemme mit dem Springbrunnen mitten auf dem Platz vor dem Bürgerhospital.

So florierte der Verkehr auf den verschiedenen Linien der alten Berner Tramway-Gesellschaft bis die Stadt die ganze Sache in eigene Hände nahm. Das heißt, dann florierte die Sache erst recht. Mit 3646 gegen 866 Stimmen hatte die Bürgererschaft in der Gemeindeabstimmung vom 5. März 1899 beschlossen das Tram zu kaufen und zu Ehren der beiden Brücken, — die Kornhausbrücke war gerade noch ganz neu und wurde im Juni desselben Jahres dem Verkehr übergeben, — eine Tram-

Linie Thunplatz—Kornhausbrücke—Breitenrain zu erstellen, und zwar mit 3958 gegen nur 791 Stimmen. Doch diesmal sollte das Tram elektrisch sein. Man empfindet förmlich den heißen Atem der ungeheuerlichen Entwicklung in diesen kurzen 9 Jahren: von der Lust über den Dampf nun zur Elektrizität! Zur Erhöhung der Feierlichkeit und zur besonderen Weihe verlegte man die Betriebsübernahme durch die Stadt auf den 1. Januar, um mit dieser Betriebsaufnahme zugleich ein neues Jahrhundert beginnen zu können, — das Jahrhundert des Verkehrs.

1901 wurde die dritte Tramlinie: Burgernziel—Breitenrain dem Betrieb übergeben und auch die übrigen Linien in diesem und dem folgenden Jahre elektrifiziert.

Mit dem alten Tram war auf 1. Januar 1900 auch der Rößli- oder Pferde-Omnibus-Betrieb Wabern—Belp an die Stadt übergegangen, der zuerst die Strecke Bärengraben—Friedhof, dann diejenige Käfigturm—Wabern und schließlich (nach der Inbetriebnahme der Dampftramstrecke Bahnhof—Wabern) die Strecke Wabern—Belp besorgte hatte. Auf 1. September 1901 fiel das Rößlitram endgültig dem Schnellverkehr zum Opfer, indem die auf diesen Tag eröffnete Gürbetalbahn nunmehr seine Funktionen rascher und gründlicher übernahm und besorgte.

1908 wurde die Brückfeldlinie eröffnet, 1910 die Breitenrainlinie bis zur Papiermühlestraße verlängert, 1912 schaltete

Der erste Prospekt der Berner Tramway-Gesellschaft.

Berner Tramway-Gesellschaft.

Fahrtaxen.

Die Linie Bärengraben-Friedhof besteht aus zwei Sektionen, welche durch den Bahnhof (Christoffelplatz) getheilt werden. In Folge dessen bildet Bärengraben-Bahnhof eine, Bahnhof-Friedhof die zweite Sektion.
Der Fahrpreis für eine Sektion oder einen Bruchtheil derselben beträgt 10 Cts. Beim Durchfahren eines Theiles einer Sektion muss für die ganze Sektion bezahlt werden.
Die Fahrpreise sind also:
10 Cts. für eine Sektion oder einen Theil derselben.
20 Cts. für zwei Sektionen oder einen Theil derselben.

Abonnements.

I. Kollektiv-Abonnements.

Die Abonnementsmarken werden in Paketen von 60 Stück mit 10% Rabatt verkauft, d. h. zu Fr. 4.50 per Paket. Dieselben können von jeder Person benutzt werden. Der Verkauf findet im Stations-Bureau am Bärengraben statt.

II. Einzel-Abonnements.

a. Schüler-Karten.

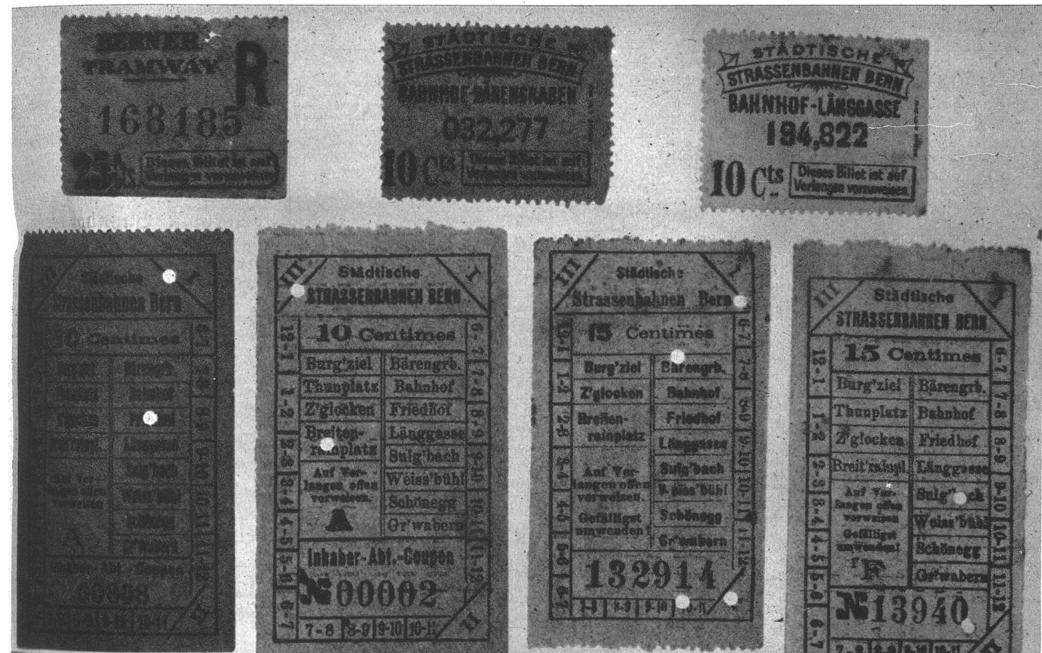
Den Schülern der Primar-, Sekundar- und andern Schulen unter 16 Jahren werden Abonnementskarten mit 20% Rabatt auf den Namen ausgestellt. Dieselben müssen auf dem Stations-Bureau am Bärengraben erhoben werden zum Preise von Fr. 2. — für eine Karte von 25 Nummern.

b. Personal-Karten.

Die Jahres- und Semester-Abonnements lauten auf den Namen und bezeichnen zu allen fahrplanmässigen Fahrten ohne Begrenzung. Die Preise der Karten sind:

| | |
|------------------------------------|-----------|
| 1) Jahreskarten für eine Sektion | Fr. 70. — |
| beide Sektionen | " 100. — |
| 2) Semesterkarten für eine Sektion | " 40. — |
| beide Sektionen | " 60. — |

Diese Karten müssen auf dem Direktions-Bureau am Bärengraben gelöst, können auch auf Verlangen ins Haus geschickt werden.



Die ältesten Trambilletts.

man die Montbijoustrasse in die Figerplatz—Wabern-Strecke ein, 1923 kam dann die Strecke ins Fischermätteli, und schließlich 1933 als letzte Ausdehnung des Trambetriebes die Erweiterung der Breitenrain—Papiermühle-Strecke bis zum Sportplatz im Wanddorf. Und am 22. Januar dieses Jahres mußten wir es erleben, daß die altehrwürdige Strecke Zeitglocken—Bärengraben, die feinerzeitige Parforce-Strecke des Rößli- und dann des Lufttrams durch den Trolleybus-Betrieb ersetzt wurde. Und mit Johann Wolfgang Busch können wir feufzend schließen mit dem Spruch: „Einszweidrei, im Sausehritt läuft die Zeit; wir laufen mit!“

BERNER TRAMWAY-GESELLSCHAFT B.

1895/96 № 266

Jahres-Abonnementskarte
für die Strecke Bärengraben - Bahnhof

Inhaber: *Herr* *Kugler*

Wohnhaft in *Bern*

Gültig vom *1. August 1895* bis *31. Juli 1896*

UNTERSCHRIFT DES INHABERS: DER DIREKTOR:

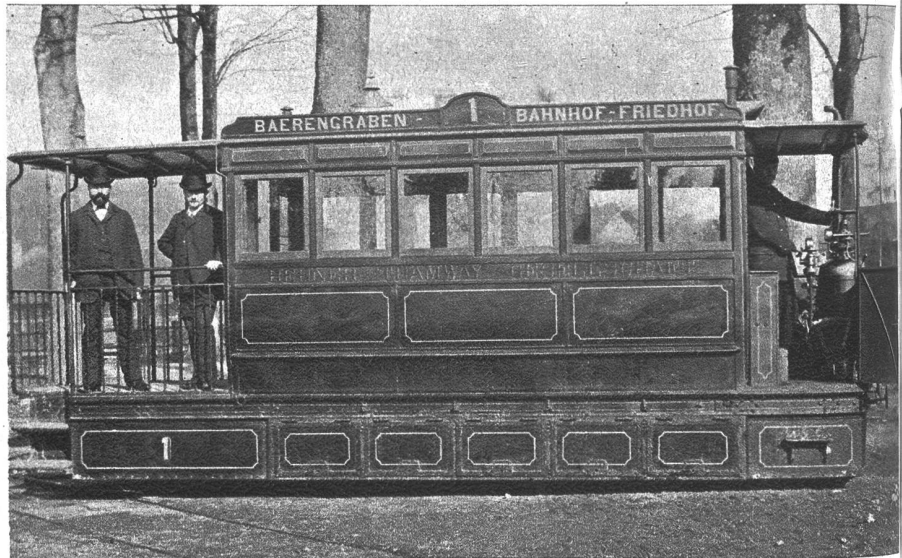
W. Pöschel

Diese Karte ist persönlich und auf jedes Verlangen vorzuzeigen.

Ein Jahresabonnement aus dem Jahre 1895/96.



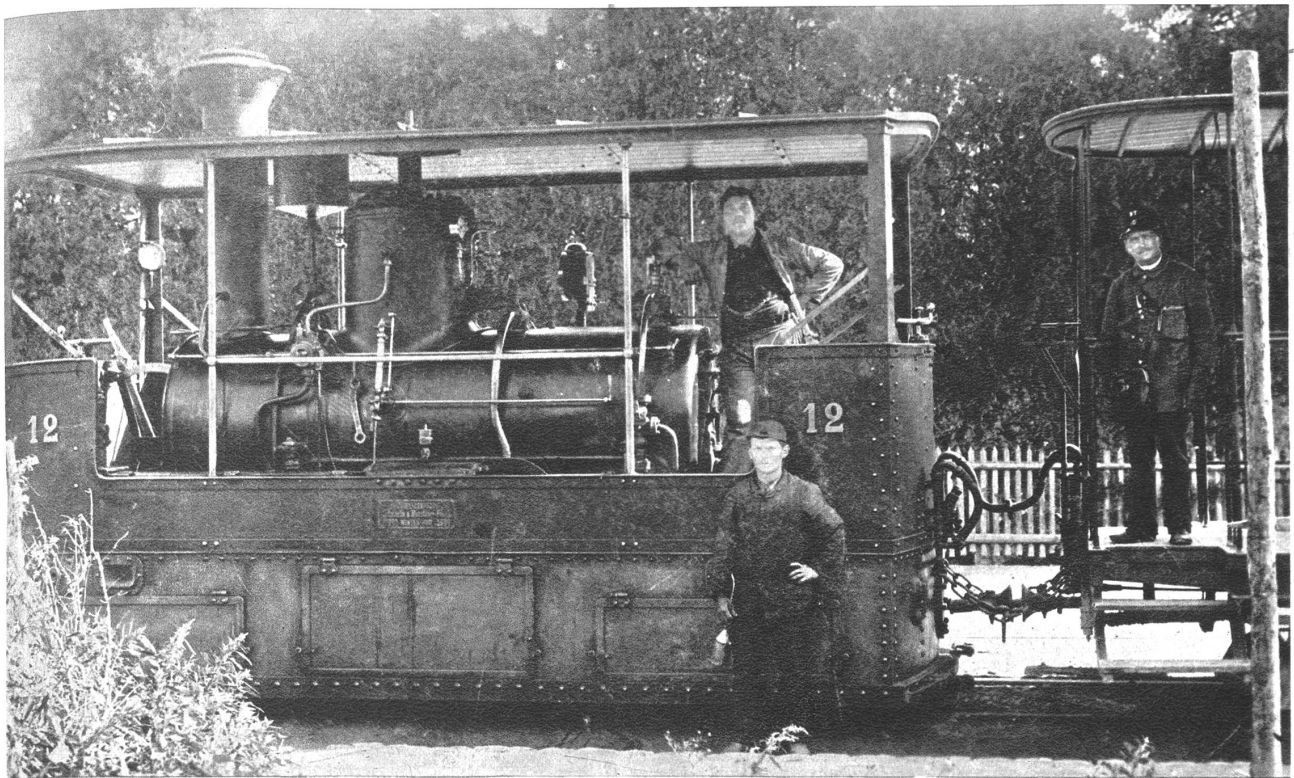
Das alte Rösslitram, das zuerst den Verkehr Bahnhof-Bärengraben „entdeckte“ und dann die Strecke Bärengraben-Friedhof besorgte, vom Lufttram vertrieben wurde — sich auf die Strecke Käfigturm Mattenhof Schönegg Wabern zurückzog, — hier vom Dampftram vertrieben, gegen Belp hinaus weiterwanderte und nunmehr die Strecke Belp-Wabern befuhr, bis es auch dort, durch die Gürbetalbahn unmöglich gemacht, abdanken musste. Alle diejenigen, die sein treues Wirken gekannt haben, werden es immer in lieber Erinnerung behalten.



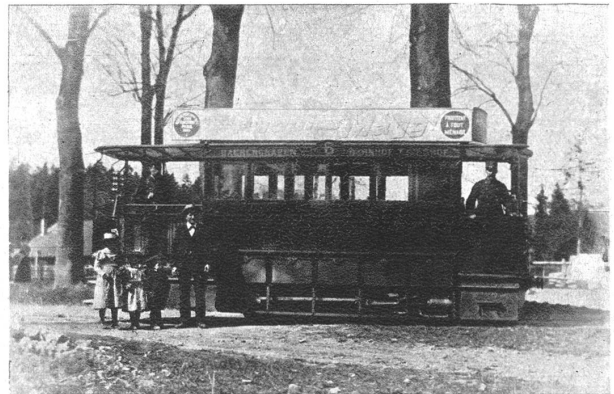
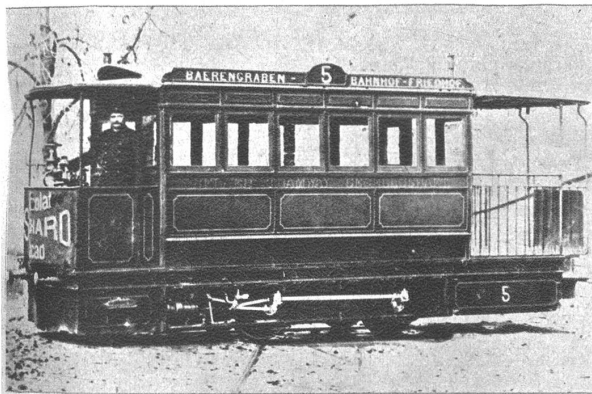
Das Lufttram Nummer 1, ein viel bestauntes Wunder der Technik seiner Zeit. Ohne Pferde, — ohne Dampf, — nur mit Luft . . . und es bewegte sich doch!



Das Dampftram auf dem Bahnhofplatz. Dem sah man richtig an, dass es schaffen musste, wenn es dampfend, rassend und fauchend daherkam. Auch pfeifen konnte es!

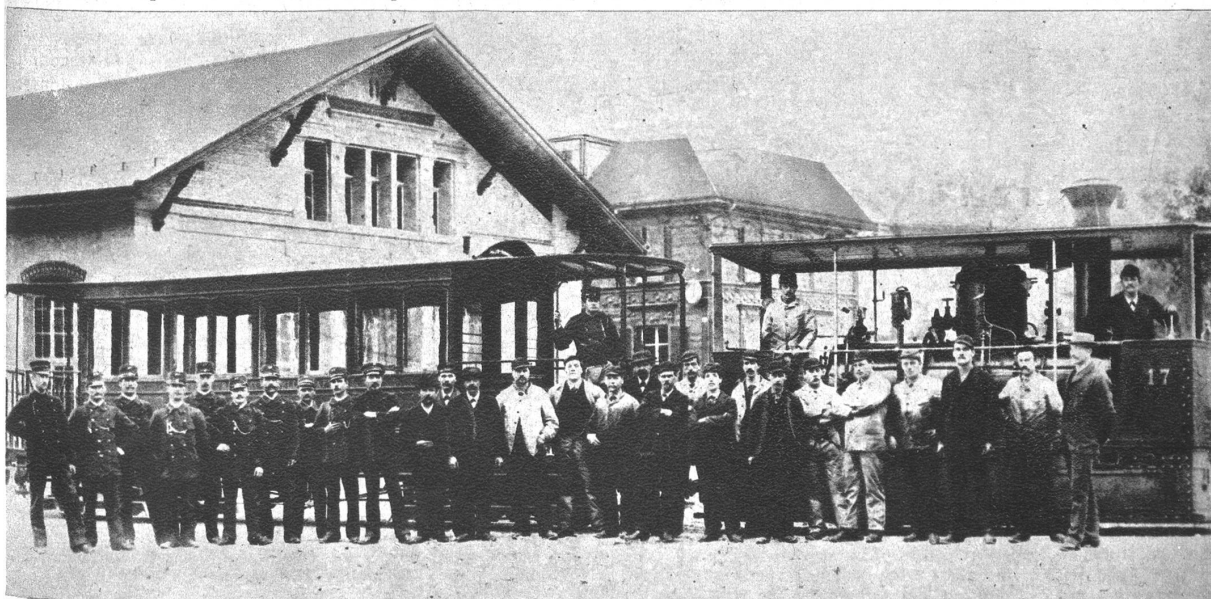


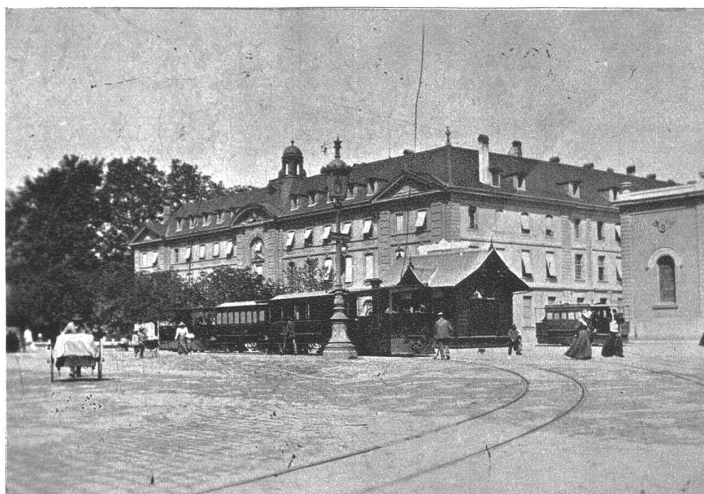
Die Lokomotive des Dampftrams, das die Strecke Wabern-Länggasse befährt, vor der kanadischen Baumschule in Wabern.



Die Lufttrams Nr. 5 und 6.

Unten: Das Dampftram Nummer 17 im Depot auf dem Eigerplatz.





Eine Begegnung auf dem Bahnhof. Das alte Lufttram der Linie Bärengraben-Friedhof (rechts im Hintergrund), das Wabern-Dampftram (vorne rechts) und das Länggass-Dampftram (links) und das älteste Tramhäuschen Nummer 1 aus dem Jahre 1890.



Das 1913 für die Landesausstellung erbaute massive und gemütliche Tramhäuschen Nummer 3, ein ehemals ausserordentlich frequentierter Rendez-vousplatz, und dazu eine beliebte Sitz-, Warte- und Wärmegelegenheit. Es wurde 1930 abgebrochen um für einige Zeit einem Flachdachglasgebäude Platz zu machen, bis sich spätere Zeiten wieder anderen Stilprinzipien als den einzig richtigen zuwenden.



Das Tramhäuschen Nummer 2, das im Jahre 1913 abgebrochen wurde und in der Landesausstellung 1914 eine kurze Auferstehung feierte, allwo es am Rand des Bremgartenvaldes, schmuck und aufgefrischt, als Erholungs- und Ruheraum für weibliche Ausstellungsangestellte diente. Stadtabwärts oben an der Spitalgasse der alte Droschkenhalteplatz.