

Die Strassenbahnen von Bern in den 1950er Jahren

Einleitung

si. Die 1950er Jahre waren geprägt durch eine beginnende Hochkonjunktur. Mann konnte sich nach den Entbehrungen aus den Folgen des zweiten Weltkrieges wieder etwas leisten. Die Bevölkerung wuchs auch in der Stadt und Region Bern kontinuierlich an. Dies auch durch den Zugzug von ausländischen Arbeiter und Arbeiterinnen. Wohl konnte sich Anfangs der 1950er Jahre noch nicht jedermann ein Auto leisten, aber das änderte sich rasch. Autos wie beispielsweise der Fiat 500 oder der Citroën 2CV wurden Ende der 1950er Jahre für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich. Am Rande der Stadt Bern entstanden neue Siedlungen, die Orte in unmittelbarer Umgebung wuchsen langsam an.

In Bern herrschte eine wahre Fussball Euphorie. Das Wankdorf Stadion bildete in den 1950er Jahre die Basis der goldenen Zeiten des BSC Young Boys in der Nationalliga A. 1954 war zudem das Wankdorf Stadion Schauplatz der Fussball Weltmeisterschaft mit seinem denkwürdigen durch Deutschland gewonnenen Finale gegen Ungarn (Das Wunder von Bern). Mann kann sich heute nur noch schwerlich vorstellen wie damals, das Fernsehen steckte noch in den Kinderschuhen, die Zuschauer in Tram- und Autobuskolonnen zu den Stadien und wieder nach Hause gefahren wurden. Leider aber hinkte der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs dieser Entwicklung hinten nach. Denn dieser musste sich auf eine umfassende Erneuerung des noch aus der Eröffnungszeit stammenden Fahrzeugparks sowie dessen Infrastruktur konzentrieren. Einzelne erneuerungsbedürftige Tramlinien verschwanden schon damals, wegen einer fehlenden politischen Mehrheit für ein mit hohen Investitionen verbunden Ausbau oder eine entsprechende Erneuerung. Mann nahm aus damaliger Sicht an, dass Bus und Trolleybus flexibler und mit geringeren Investitions- und Betriebskosten der Stadt- und insbesondere der Strassenverkehrsentwicklung folgen könnten. Zudem übernahmen in der Region Bern bereits einzelne Postautolinien stillschweigend Aufgaben des Nahverkehrs.

Immerhin konnten durch den Kauf von neuen Schweizweit standardisierten Einrichtungs-Strassenbahnmotorwagen und Anhängewagen in Stahlbauweise, wie sie auch in Basel, Genf, Luzern und Zürich zum Einsatz kamen, der Strassenbahn Rollmaterialpark umfassend modernisiert werden. Am vollständigen verschwinden der Holzkasten Ce 2/2 Nr. 1 bis 24 in den 1950er Jahren kann aufgezeigt werden, dass damals noch keinen Bestrebungen zum Erhalt von Historischen Tramfahrzeugen bestand. Noch waren Holzkastenfahrzeuge alltäglich. Nicht nur in der Stadt Bern. Die alten Rumpelkisten mussten aber weg, sobald man auf sie verzichten konnte.

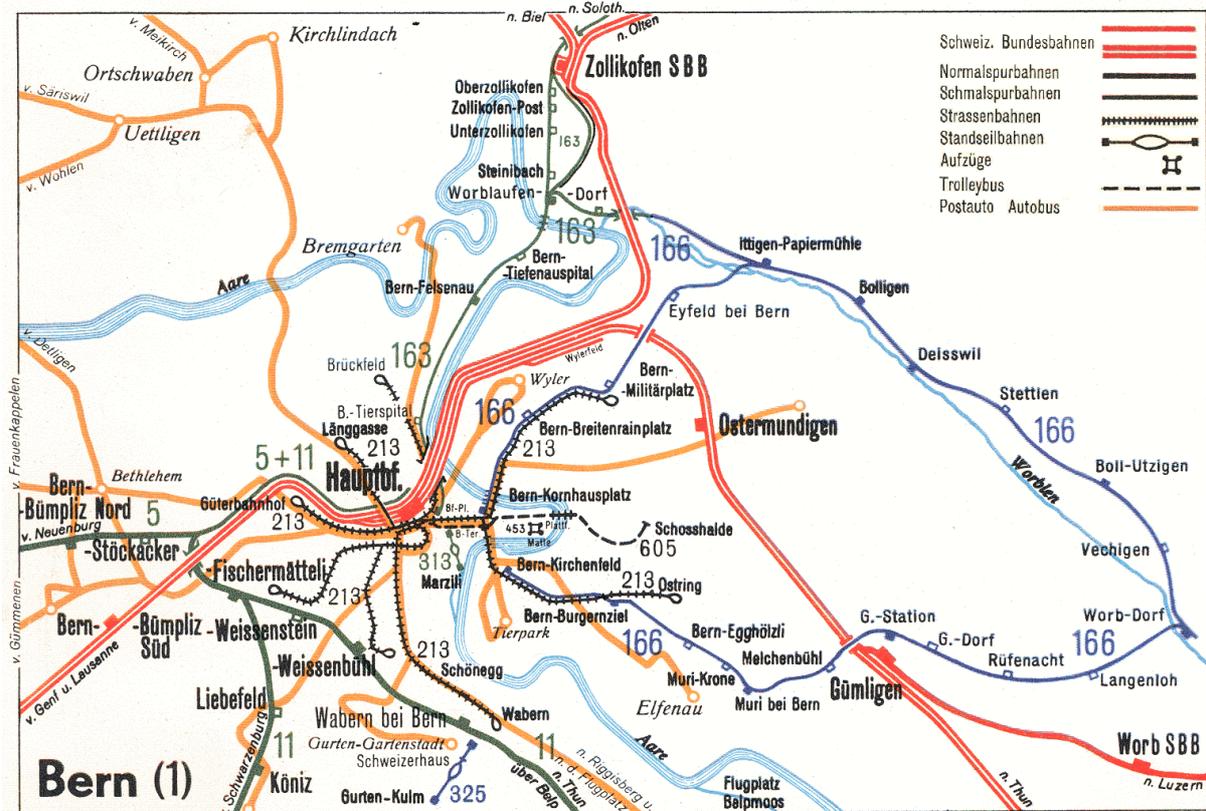
Situation der Strassen- und Überlandbahnen

Durch den Zusammenschluss der Städtischen Strassenbahn Bern (SSB) mit den Städtischen Omnibus Betrieben (SOB) zur Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB), heute BERNMOBIL, im Jahre 1947, bekam die Strassenbahn einen bis in das Jahre 1959 gültige Netzplan. Bei diesem Netzplan wurde die Fahrtrichtungsnummerierung zugunsten einer heute allgemein üblichen richtungsunabhängigen Liniennummerierung aufgegeben und ein Tarifverbund zwischen den Autobuslinien und den Strassenbahnlinien eingeführt.

Das Strassenbahnteilstück von Zeitglocken in den Bärengraben war zwar bereits 1941 zugunsten einer Linienverlängerung mit einer neuen Trolleybuslinie Hauptbahnhof –

Zeitglocken – Bärengraben - Schosshalde aufgegeben worden. Die Verlängerung vom Burgenziel in den Ostring wurde auch bereits 1946 eröffnet. Noch aber waren die Strassenbahnlinien in die Länggasse, in den Güterbahnhof und in das Brückfeld (Stadion Neufeld) nicht zugunsten von Autobus- oder Trolleybuslinien aufgegeben worden. Die Umstellungen in die Länggasse von der Strassenbahn auf Trolleybus erfolgten jedoch noch in den 1950er Jahren, nämlich im Jahre 1959.

Noch fuhren die Überlandbahnen von Bern nach Worb und Solothurn auf dem Gebiet der Stadt Bern teilweise auf den Geleisen der Strassenbahn. Die Einführung der Überlandlinie von Bern nach Worb über Bolligen, wie auch der Überlandlinie von Bern nach Solothurn über Zollikofen, in den neuen unterirdischen Bahnhof von Bern erfolgte erst im Jahre 1965. In dasselbe Jahr fällt dann auch die Umstellung der Strassenbahnlinie in den Güterbahnhof wie auch in das Brückfeld vorerst auf Autobusbetrieb.



Retouchierter Ausschnitt aus der Karte der Schweizerischen Transportunternehmungen von 1950.

So fuhren die Überlandzüge der Solothurn – Zollikofen – Bern - Bahn (SZB), infolge der auf 600 Volt reduzierten Betriebsspannung auf dem Netz der Strassenbahnlinien, in aller Gemütlichkeit von Bahnhofplatz hinter der Heiliggeistkirche bzw. zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem ehemaligen Hotel Schweizerhof, auf einem Abschnitt der Linie 1 bis zum Tierspital (Heute Henkerbrännli) hinter der Reitschule, um dort in die Tiefenaustrasse Richtung Zollikofen einzubiegen. Wobei auf dem Abschnitt zwischen Bern und Zollikofen bereits ein intensiver Vorortsverkehr durchgeführt wurde.

Auch die Überlandzüge der Vereinigten Bern – Worb – Bahnen (VBW) verkehrten unter reduzierter Betriebsspannung zwischen den Tramzügen auf Strassenbahngeleisen durch weite Teile der Stadt.

Die Linie über Bolligen nach Worb fuhr noch ab dem sich im Stadtzentrum befindenden Kornhausplatz. Sie benutzte die Geleise der Städtischen Strassenbahn

bis ins Wankdorf Stadion und fuhr zuerst auf der Strasse, dann auf Eigentrasse auf direktem Weg nach Ittigen, um dort in das von Worblaufen herkommende Verbindungsgleis, dass in dieser Zeit ausschliesslich für den Güterverkehr benutzt wurde, Richtung Bolligen – Worb weiterzufahren.

Die Linie über Gümligen nach Worb fuhr noch lange Zeit ab dem Helvetiaplatz. Sie benützt die Strassenbahnlinie bis ins Burgernziel wo sie in die Muristrasse Richtung Muri einbog. Die Linienverlängerung in den Ostring war zwar damals schon in Betrieb, die Linienverlängerung in das Saali aber erfolgte erst viel später.

Noch heute benutzt die Linie nach Worb über Gümligen, die in der Zwischenzeit eindeutig den Charakter einer Überland Strassenbahnlinie angenommen hat, stadtauswärts die Geleise der Städtischen Strassenbahnstrecken.

Strassenbahnlinien-Nummerierung

Linie 1	Blaue Linie	Brückfeld* - Hauptbahnhof - Güterbahnhof Hintergrund: Blau; Ziffer 1: Weiss Heutige Trolleybuslinie 11 Neufeld (- Brückfeld) - Hauptbahnhof (- Inselspital) - Güterbahnhof
Linie 3	Weisse Linie	Hauptbahnhof - (Eigerplatz -) Weissenbühl Hintergrund: Weiss; Ziffer 3: Schwarz Heutige Strassenbahnlinie 3 Saali - Hauptbahnhof - Weissenbühl
Linie 5	Rote Linie	Länggasse - Hauptbahnhof - (Burgernziel -) Ostring Hintergrund: Rot; Ziffer 5: Weiss Heutige Strassenbahnlinie 5 Fischermätteli - Hauptbahnhof - Ostring
Linie 9	Gelbe Linie	(Stadion** -) Militärplatz*** - Hauptbahnhof - (Schöneegg -) Wabern Hintergrund: Gelb; Ziffer 9: Schwarz Heutige Strassenbahnlinie 9 Guisanplatz - Hauptbahnhof - Wabern
Linie 11	Grüne Linie	Hauptbahnhof - Fischermätteli Hintergrund: Grün; Ziffer 11: Weiss Heutige Strassenbahnlinie 3 Saali - Hauptbahnhof - Weissenbühl



* Neufeld Stadion des Fussballclub Bern (FC Bern)

** Wankdorf Stadion des Berner Sport Club Young Boys (BSC Young Boys; YB)

*** Der Schlittschuh Club Bern (SCB) spielte damals noch in der Ka-We-De an der Buslinie in den Tierpark. Das Eisstadion Allmend am Militärplatz, dem heutigen Guisanplatz, existierte noch nicht. Dennoch wurde der SCB 1959 erstmals Schweizer Meister. Mit damals schon durchschnittlich rund 7850 Zuschauer pro Spiel!