Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 36 (1946)
Heft: 21

Artikel: Die rote Tramlinie im Vormarsch
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-643806

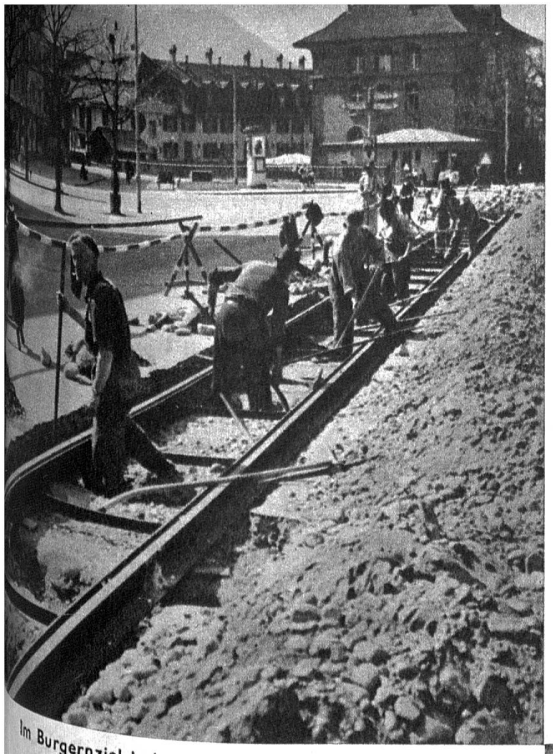
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.07.2025

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



Im Burgernziel haben die Arbeiten für die Weiterlegung der roten Tramlinie begonnen

Die rote Tramlinie im „Vormarsch"

Wer sich in den prächtigen Frühlingstagen, die uns dieses Jahr durch ihre Vielzahl ja richtig verwöhnten, etwa einmal draussen im *Ostquartier* unserer Stadt aufhielt, dem fiel sicher die dortige bauliche Betriebsamkeit auf. Er stellte fest, dass nicht nur immer mehr Mietshäuser erstellt werden, die helfen sollen, die akute Wohnungsnot zu mildern, sondern, dass vernünftigerweise auch mit *der* Arbeit begonnen wurde, die sich das *Ziel gesetzt hat, das neue Siedlungsgebiet am Ostring an das städtische Verkehrsnetz anzugliedern.*

Das Berner Volk hat bekanntlich letzten Dezember der Verlängerung der roten Tramlinie *vom Burgernziel durch den Ostring bis zum heute in Freudenbergerplatz* umgetauften Laubeggplatz zugestimmt. Und das war gut so! Denn wenn wir uns vor Augen halten, dass Ende 1945 das Ostringquartier einen Bestand von rund 700 Wohnungen mit rund 2000 Personen aufwies, der bis heute sicher noch stark zugenommen hat und — bedingt durch die günstige Baulage zwischen Murifeld und Schosshaldenhölzli — immer mehr zunehmen wird, so ist das *Bedürfnis für ein möglichst «am Weg» liegendes Tram doch ohne weiteres gegeben.* Diese ganze Entwicklung voraussehend, hat die städtische Strassenbahn schon vor einigen Jahren im Hinblick auf eine Verlängerung der roten Tramlinie in den Ostring das für die Erstellung einer Geleiseschleife mit Abstellanlage erforderliche Terrain im Winkel Ostring-Egelgasse erworben. Wegen Schwierigkeiten in der Beschaffung des notwendigen Schienenmaterials musste dann dieses Projekt vorläufig zurückgestellt werden. Mittlerweile hatte die Stadt mit dem weiteren Ausbau der Strassen östlich vom bestehenden Ostringquartier begonnen und damit die Grundlage für die weitere Ausdehnung dieses schönen Siedlungsgebietes geschaffen. Daher war es gegeben, die Verlängerung der Tramlinie nicht nur bis zur Egelgasse, sondern bis zur Strassenkreuzung Ostring-Laubeggstrasse vorzubereiten.

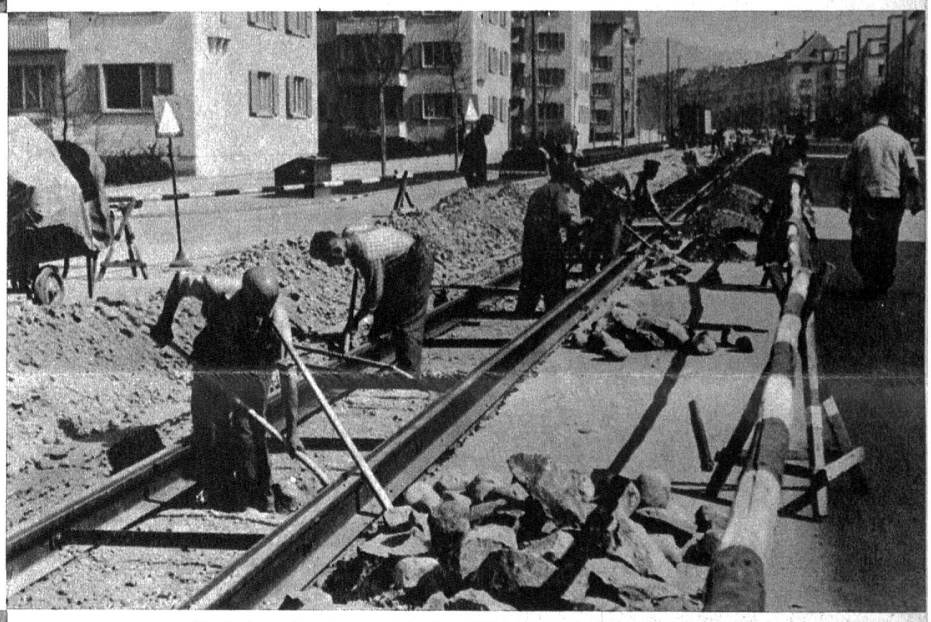
Um nun unseren Lesern einmal zeigen zu können, was es alles braucht, bis uns so ein Tram «mehr oder weniger gemütlich» an den jeweiligen Bestimmungsort fahren kann, haben wir uns die *Arbeitsvorgänge,* wie sie sich bei der jetzigen *Bauetappe I, beim Geleisebau,* abwickeln, näher angesehen:

Nachdem das notwendige Schienenmaterial — das aus Luxemburg stammt — bereits vor einigen Wochen dem Ostring entlang, also in «Greifnähe» transportiert worden war, begann die eigentliche Arbeit am 26. März mit dem Freilegen des ersten Geleisetrasses. Zu diesem Zwecke wird 22 cm in die Tiefe und 160 cm in die Breite gegraben. Sind nun ungefähr 100 m in diesem Grössenmass offen, so werden sofort die 18 m langen und über eine Tonne schweren Schienen — man unterscheidet dünnwandige und dickwandige — mittels Traghaltern von vielen kräftigen Armen in ihre «Furche» gelegt.

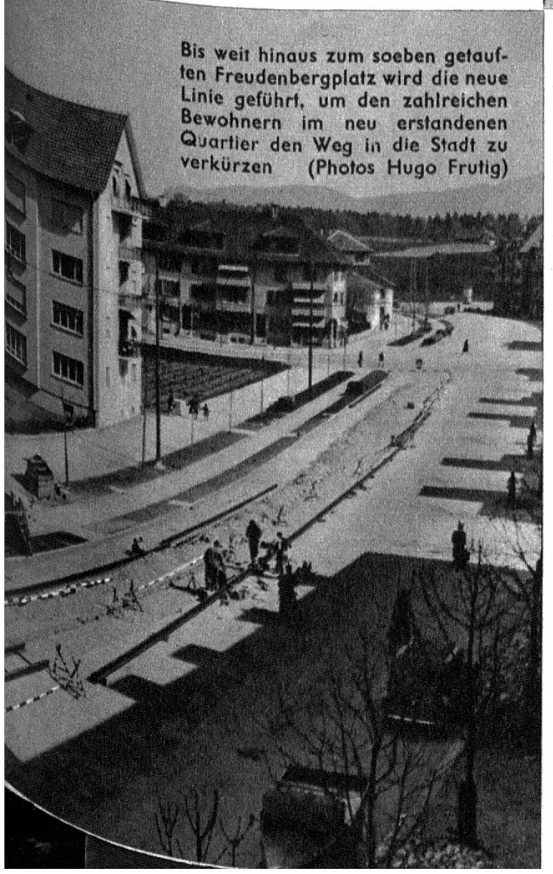
Nach dem Legen der Schienen sehen wir bereits eine *Arbeitsteilung:* Während ein Teil der Arbeiter die Strasse weiter «aufbricht», rückt hinten die Schweissgruppe auf den Plan. Ihr fällt nun die Aufgabe zu, die einzelnen Schienen kunstgerecht, in unserem Falle aluminiumthermisch miteinander zu verschweissen. Diese interessante, immer eine Anzahl Schaulustige herbeilockende «Prozedur» dauert ungefähr vierzig Minuten, und schon sind zwei Schienen «auf Ewig» verkettet! Während weiter einige Arbeiter am Strassenrand die noch ungelochten Schienen bohren, sind andere bei den Schienen, die bereits im Trasse liegen, beschäftigt, und zwar mit der Montage der Spurstangen. Sodann wird der Schienenstrang auf die Höhe und seitwärts ausgerichtet und die Anker werden montiert. Ist die Arbeit so weit fortgeschritten, so müssen die Löcher für die Betonquerschwellen gegraben werden. Zu diesem Zwecke wird vom Schienenfuss beider parallelen Schienen noch 42 cm in die Tiefe und 35 cm in die Breite ausgeschaufelt. Diese Löcher werden alsdann mit dem auf dem Platze zubereiteten Beton gefüllt und wir haben nun das Bild, wo sich im Abstand von 166 cm Querschwelle an Querschwelle reiht. Später, wenn diese Betonquerschwellen eine genügende Festigkeit erlangt haben, muss dann das Steinbett zwischen den Schwellen wieder instand gestellt werden, und zum Schluss kommt ein 3 cm starker, staubfreier Strassenbelag darüber.

So löst ein Arbeitsvorgang den andern ab und der Schienenstrang wird länger und länger, bis er schliesslich die *totale Verlängerung der neuen Strecke von 700 Meter* erreicht haben wird. Nördlich des Freudenbergerplatzes — auf dem eine Geleiseschleife mit Radius 20 m projektiert ist — wird zur Bereitstellung von Tramreservewagen eine zweigleisige Abstellanlage von total 100 m nutzbare Länge placiert werden.

In der *Bauetappe II* wird dann der Anschluss des neuen Linienstückes an das bestehende Netz mit allen damit in Zusammenhang stehenden Anpassungs- und Umänderungsarbeiten ausgeführt. sch.



Zwischen den neuangelegten Schienen werden die Löcher für Betonquerschwellen gegraben



Bis weit hinaus zum soeben getauften Freudenbergplatz wird die neue Linie geführt, um den zahlreichen Bewohnern im neu erstandenen Quartier den Weg in die Stadt zu verkürzen (Photos Hugo Frutig)