Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz

Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland

Band: - (2018)

Artikel: "Im erschte und im letschte Tram" : alte Trams und Busse als Teil unseres Kulturerbes

Autor: Hellstern, Tim

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-836356

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: 14.07.2025

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

«Im erschte und im letschte Tram» – alte Trams und Busse als Teil unseres Kulturerbes

Der öffentliche Verkehr verbindet und erschliesst seit über 125 Jahren die Stadt Bern und die Agglomeration, verbindet den Wohnraum mit dem Arbeitsplatz und die Ausflugsidee mit dem Ziel. Öffentlicher Verkehr ist Alltagskultur, seine Geschichte daher genauso facettenreich wie unser Alltag. Mit einer umfangreichen Sammlung historischer Trams und Busse bewahrt und betreibt die Stiftung *BERNMOBIL historique* in vorwiegend freiwilliger Arbeit diese wichtigen Zeugen gesellschaftlichen Lebens und der Schweizer Technikgeschichte.

▲ *1 Kernaufgabe der Stiftung ist die Bewahrung historischer Fahrzeuge. Eine Auswahl der Sammlung wurde anlässlich der Jubiläumsfeierlichkeiten 2015 der Öffentlichkeit präsentiert.*

▶ *2 Gelegentlich steht auch der älteste Schweizer Stadtbus aus dem Jahr 1924 für Extrafahrten im Einsatz.*

Tramkultur und Kulturgut Tram

Warum gerade Berner Musiker eine gewisse Affinität zum Tram haben, ist unklar, doch scheint es sie nicht nur physisch zu bewegen. Während das «Nüni-Tram» bei Mani Matter in der Monbijou-Allee der Gegenwart entschwindet, philosophiert Polo Hofer «im letschte Tram». Stiller Has wie auch Lo & Leduc reisen dagegen «im erschte Tram», wobei es für den einen eine Geisterbahn und für die anderen einen Ort des Schweigens darstellt. Doch nicht nur Musiker sind unterwegs. Seit 1890 gehört das Tram und seit 1924 auch der Bus zum Berner Alltag.[1] Jeden Tag werden auf den Berner Tram-, Bus- und Trolleybuslinien mehrere Hunderttausend Menschen befördert.

Der öffentliche Verkehr und seine Geschichte bewegen Menschen und Gemüter: Wo Befürworterinnen und Befürworter von einem sichtlich guten ÖV-Angebot sprechen, monieren Kritiker eine fahrende rote Wand in der Innenstadt.

Historische Fahrzeuge haben eine grosse Anziehungskraft und erregen stets Aufmerksamkeit; die Veranstaltungen rund um das 125-jährige Bestehen des Berner Trambetriebs im Jahr 2015 stiessen bei der Bevölkerung auf reges Interesse. Doch warum eigentlich? Worin liegt der Wert einer Sammlung wie jener von *BERNMOBIL historique* und warum investieren Menschen Hunderte von Stunden Freizeit in ihre Wartung und Pflege? Selbstverständlich lassen

sich an Stadtbussen unterschiedlichen Alters verschiedene technische Entwicklungen aufzeigen. Doch da ist noch mehr, ja muss mehr sein! Die Fahrzeuge zeugen auch von kultur- und sozialgeschichtlichen Gegebenheiten. So lässt sich beispielsweise am Dampftram aus dem Jahr 1894 – dem ältesten Objekt der Sammlung – einiges über die damaligen Betriebsverhältnisse ablesen. Die komplette Verschalung des Triebwerks ermöglichte den Einsatz auf den noch nicht asphaltierten und daher sehr staubigen Strassen, obwohl die Gleitlager der Triebstangen und Achsen als sehr staubempfindlich gelten.[2] Beinahe eine technikhistorische Pionierrolle nimmt der Autobus Nr. 50 von 1941 ein. Er ist der Vertreter einer neuen Bauweise, die als impulsgebend für eine bis heute andauernde Entwicklung steht. Im weltweiten Vergleich stellt er eines der frühesten und mittlerweile ältesten noch erhaltenen Fahrzeuge ohne die bis dahin dem Fahrgastraum und Fahrersitz vorgelagerte Motorhaube dar. Von den verschiedenen Prototypen für dieses damals fortschrittliche Konzept, die in den Jahren zuvor von der Schweizer Fahrzeugindustrie entwickelt wurden, existiert heute keiner mehr.[3]

Zudem sind die historischen Fahrzeuge stets auch Abbilder des jeweiligen Zeitgeschmacks. Dank ihrer relativ kurzen Einsatzzeit erfuhren sie während ihrer Betriebsphase in den meisten Fällen keine Neugestaltung der Innenräume, Eingriffe beschränkten sich in der Regel auf die Reparatur und gegebenenfalls den Ersatz einzelner verschlissener oder beschädigter Teile. In diesem Zusammenhang muss der Gelenkautobus Nr. 283 des Schweizer Fahrzeugherstellers *Franz Brozincevic Wetztikon FBW* erwähnt werden: Das Fahrzeug mit Baujahr 1977 kann punkto Gestaltung und Materialwahl als geradezu charakteristisch angesehen werden. Neben Sitzbezügen aus rotem Weich-PVC sind die Wände sowie Teile der Decke mit Nadelfilz in zeittypischem orangem Farbton bezogen. Der braune gerippte PVC-Bodenbelag vervollständigt das epochentypische Interieur.

Gleichzeitig ist der öffentliche Verkehr auch der Arbeitsplatz unterschiedlichster Berufsleute. Wo der Begriff «Führerstand» bei Tramfahrzeugen über lange Zeit tatsächlich auf das «Stehen» zurückzuführen ist, entsprechen heutige Fahrzeuge ergonomischen Vorgaben und Empfehlungen

▲▲ ***3*** *Zwei Tramzüge mit Dampftraktion kreuzen sich vor dem Hauptbahnhof Bern, um 1898.*

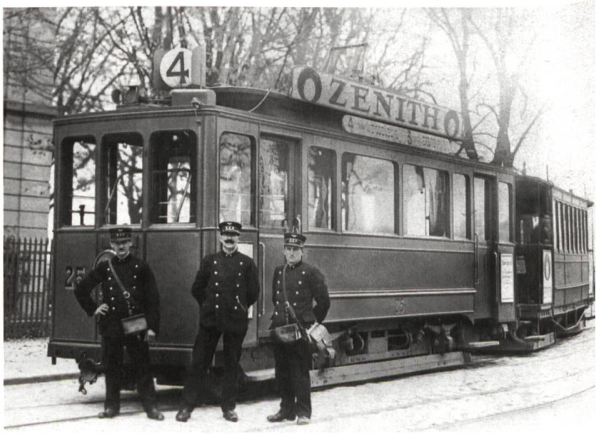
▲ ***4*** *Der Autobus Nr. 50 ist ein Vertreter der frühesten Grossraumfahrzeuge mit Heckmotor und somit fehlender Schnauze.*

◀ ***5*** *Mit öffentlichen Anlässen wie hier bei der Tramparade 2015 wird die rollende Geschichte erfahrbar gemacht.*

6 Standardisierung und Vereinheitlichung bilden einen der Grundpfeiler der FBW-Busse aus den 1970er Jahren. Vergleichbare Fahrzeuge verkehrten in Basel, Zürich, Genf und weiteren Schweizer Städten.

7 Der Innenraum der FBW-Busse aus den 1970er Jahren ist bezüglich Materialwahl und Farbigkeit zeittypisch.

Nicht zuletzt funktionieren die Fahrzeuge als Erinnerungsträger. So manche Liebesbeziehung begann mit einem flüchtigen Blickkontakt oder der Enttäuschung, dass das Gegenüber bereits aussteigen musste oder gar in die entgegengesetzte Richtung fuhr. Wer über Jahre täglich mit einem bestimmten Fahrzeugtyp zur Schule oder an den Arbeitsplatz fährt, bindet den Geruch oder das Fahrgeräusch in seine persönlichen Wahrnehmungen ein. Speziell die jüngeren Fahrzeuge aus der Sammlung wecken aus arbeitspsychologischen Richtlinien. Weich gefederte Sitze und klimatisierte, vom Fahrgastraum physisch wie auch akustisch abgetrennte Cockpits aktueller Fahrzeuge bilden einen Kontrast zum einfach eingerichteten, direkt im Einstiegsbereich platzierten Fahrstand der frühesten Generation elektrischer Trams, bei denen zusätzlich zum Wagenführer auch ein bis zwei Kondukteure pro Wagen mitfuhren.



8 Kurzer Zug und viel Personal: Bis in die 1960er Jahre waren neben dem Fahrer auch auf jedem Fahrzeug ein bis zwei Kondukteure unterwegs.

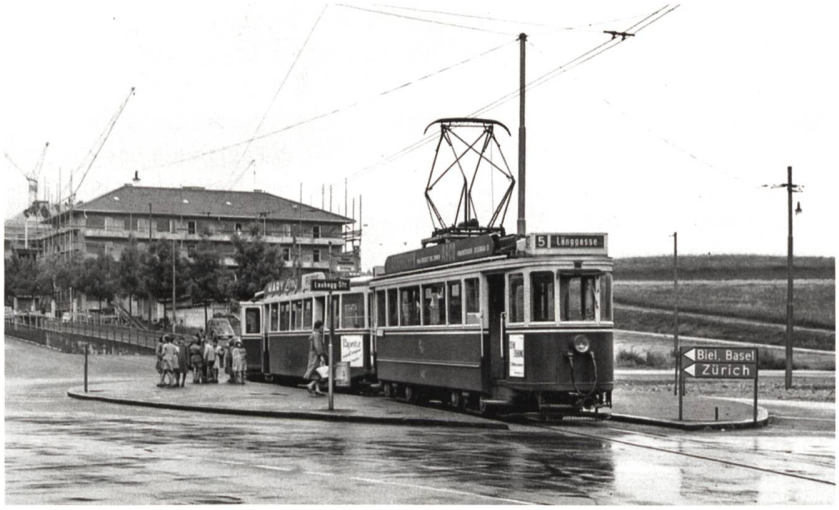
bei vielen Fahrgästen persönliche Erinnerungen. Nicht nur ihr beinahe im Kontrast zum heutigen *BERNMOBIL*-Rot stehendes Grün löst dabei stets Emotionen aus; immer wieder führt auch das charakteristische Klack-Geräusch beim Betreten der Trittbretter der als «Schweizer Standardwagen» bekannten Tramzüge zu entsprechenden Reaktionen.

Kulturhistorisches Bewusstsein dank privater Initiative

Vielfältige Beweggründe und insbesondere persönliche Bezüge zu ihnen spielten stets eine wesentliche Rolle beim freiwilligen Engagement für die historischen Fahrzeuge. Daneben sind das Interesse an alter Technik, der Wille, mit anderen Menschen zusammen etwas Gutes zu tun oder der Ausgleich zur beruflichen Tätigkeit andere mögliche Motivationen, weshalb sich Menschen für die Sammlung engagieren. Das ehrenamtliche Engagement reicht bis in die 1970er Jahre und somit in eine für technisch-industrielles Kulturgut schwierige Epoche zurück.[4] In den «Boomjahren», den Jahrzehnten des Aufbruchs nach dem Zweiten Weltkrieg, schien Altes wenig Existenzberechtigung zu haben. In der Gesellschaft wie auch in der Fachwelt, etwa bei der Denkmalpflege, mangelte es an Wissen über die Trams und Busse und somit auch an Anerkennung der technikgeschichtlichen Objekte als Teil unseres Kulturguts.

Für die Berner Sammlung entscheidend war eine Flottenbereinigung der *Städtischen Verkehrsbetriebe SVB* in den 1970er Jahren. Ausser einem Zweiachserzug sollten alle Vorkriegsfahrzeuge verschrottet werden. Der neu gegründete Tramverein Bern TVB setzte sich für den Erhalt weiterer Fahrzeuge ein und konnte mit dem Autobus Nr. 7 bereits 1974 einen «Schnauzenbus» aus dem Jahr 1929 übernehmen. Daneben dokumentierten die Mitglieder auch die Gesamtinfrastruktur sowie Alltagssituationen und beschrieben so die Wechselbeziehung zwischen dem Sammlungsgegenstand und seinem historischen Kontext. Dank diesem Engagement entstand auch bei den SVB zunehmend ein historisches Bewusstsein und so konnten in den Folgejahren etliche weitere Fahrzeuge erhalten werden. Insbesondere während der 1990er Jahre wuchs die Sammlung rasch an. Zu den Fahrzeugen aus dem Bestand der SVB kamen solche

◀ **9** *Im Rahmen der Museumsnacht kann man historische Fahrzeuge inkl. Stosszeitenfrequenz erleben.*



▲ **10** *Der 1956 an der Endstation Ostring wartende Tramzug setzt sich aus Fahrzeugen mehrerer Generationen zusammen. Mit dem Wachstum der Nachkriegszeit stieg auch das Mobilitätsbedürfnis.*

von Berner Vorortsbahnen und Überlandbetrieben. Die zunächst im *Tramverein Bern TVB* organisierten Freiwilligen wurden ab 2001 um die *Berner Tramway-Gesellschaft AG* ergänzt, die sich um den Dampftrambetrieb kümmerte. Doch die umfangreicher werdende Sammlung birgt auch immer neue Herausforderungen:

Alte Fahrzeuge und neue Bedingungen

Der Erhaltung historischer Fahrzeuge wird heute eine gesellschaftliche Akzeptanz und Anerkennung entgegengebracht. Doch so wie sich Gesinnungen wandeln können, verändern sich auch die Bedingungen, unter denen historisches Rollmaterial betrieben

wird.[5] So führten das allgemeine Wachstum und der Bauboom der letzten Jahre z. B. dazu, dass Abstellplätze für grosse Fahrzeuge kaum mehr vorhanden bzw. bezahlbar sind. Eine historische Flotte schon nur vor Witterung geschützt, geschweige denn unter konservatorisch idealen Bedingungen abstellen zu können und dabei finanziell nicht zu kollabieren, ist heute eine wesentliche Herausforderung.

Insbesondere spurgeführte Fahrzeuge sind Teil eines Gesamtsystems und auf eine entsprechende Infrastruktur angewiesen. Neue Ansprüche und Gesetze verändern diese Infrastruktur laufend. So musste bei einigen historischen Fahrzeugen etwa die Höhe der Trittbretter an die neuerdings höheren und mit dem Behindertengleichstellungsgesetz konformen Perronkanten angepasst werden.

Neue Sicherheitsvorschriften müssen auf ihre Relevanz für historische Fahrzeuge und deren Betrieb überprüft werden. Generell ist eine Tendenz zu grösserer Regelungsdichte und einem erhöhten Dokumentationsaufwand feststellbar. Die Lösungsfindung erfordert dabei genauso wie der Betrieb und die Instandhaltung ein entsprechendes Fachwissen und einen über die Zeit aufgebauten Erfahrungsschatz in unterschiedlichen Disziplinen. Von Beginn an bewährte sich in diesem Zusammenhang die enge Zusammenarbeit mit *BERNMOBIL*. Doch auch hier droht bei Generationenwechseln im Personalbestand stets ein Wissensverlust. Personen, die beispielsweise Tramzüge mit Druckluftbremsen noch aus dem täglichen Betrieb und mit einer entsprechenden Routine kennen, sind heute pensioniert und dürfen zum Teil altersbedingt nicht mehr fahren. Wie kann solches Wissen also gesichert und in die nächste Generation überführt werden? Eine Möglichkeit bietet die Digitalisierung: Mittlerweile konnte ein grosser Teil der technischen Unterlagen digitalisiert werden. Einzelne Fahrzeuge sind dadurch heute wohl gar besser dokumentiert, als sie es in ihrer Betriebszeit je waren. Viel spezifisches Know-How, sogenanntes «impliziertes Wissen», ist teilweise jedoch für immer verschwunden oder kann nur durch eingehende Auseinandersetzung und teilweise für teures Lehrgeld wiedergewonnen werden.[6] Der Betrieb an sich ist dabei Teil des Erfolgsrezepts: Er zwingt zu Auseinandersetzung und Wissensvermittlung und hält so bestehendes Wissen aktuell.

▼ ***11*** *Die Instandhaltung historischer Fahrzeuge erfordert viel technisches und historisches Wissen. Gleichzeitig wird dadurch erst eine intensive Auseinandersetzung ermöglicht und der Wissenstransfer gefördert.*

Historisch unterwegs in die Zukunft

Um die genannten Herausforderungen langfristig meistern zu können, wurde Anfang 2018 die Stiftung *BERNMOBIL historique* gegründet. Stiftungszweck sind die Bewahrung, der Betrieb und die Vermittlung der umfangreichen Sammlung und somit des kulturellen Erbes der Berner Verkehrsbetriebe und ihrer Vorgängergesellschaften. Der Stiftungsgründung ging eine Schärfung des Sammlungsprofils und eine Situationsanalyse voraus. Verschiedene Fahrzeuge, die nicht dem überarbeiteten Konzept entsprachen, konnten 2017 weitervermittelt werden. Nach der Sammlungsbereinigung umfasst der Bestand acht Autobusse, zwei Trolleybusse und zehn Tramfahrzeuge, teilweise mit Anhängern.

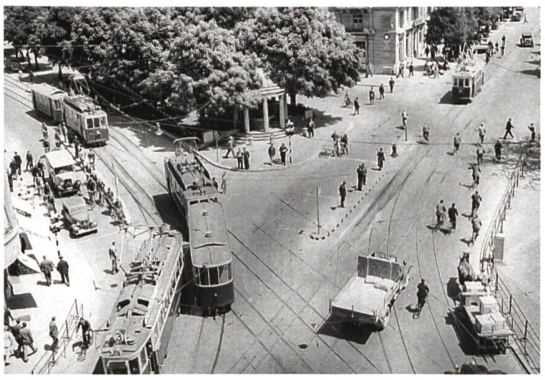
Durch die Konzentration der Aktivitäten der verschiedenen Beteiligten, namentlich des TVB, der Tramway-Gesellschaft und *BERNMOBIL*, wurde für das kulturelle Erbe eine zukunftsträchtige Basis geschaffen. Die organisatorische und betriebliche Nähe der

12 Auf der Kreuzung Hirschengraben zeigt sich um 1930 eine spannende Diversität an Verkehrsträgern. Während die Arbeiterschaft damals zwischen ÖV und Velo entscheiden konnte, war das Auto lediglich der Oberschicht vorbehalten ...

Stiftung zu den heutigen städtischen Verkehrsbetrieben sowie das Engagement der ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind wesentlicher Bestandteil. Die Finanzierung muss über Vereinsbeiträge, Spenden und Sponsoring sowie durch die Einnahmen aus öffentlichen Fahrten und Extrafahrten sichergestellt werden. Mit regelmässig stattfindenden öffentlichen Fahrten, Extrafahrten und Sonderanlässen wird der Öffentlichkeit ein Stück Berner Alltagsgeschichte nähergebracht und buchstäblich erfahrbar gemacht.

Tim Hellstern ist Konservator-Restaurator im Museum für Kommunikation in Bern und als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Hochschule der Künste Bern tätig. Ehrenamtlich engagiert er sich im Betrieb und Unterhalt der historischen Tramflotte von BERNMOBIL historique.

Weitere Informationen zur Stiftung:
www.bernmobil-historique.ch



13 ... und beim Warentransport konkurriert das Pferdegespann mit den aufkommenden Lastwagen.

Anmerkungen

1 Urs Aeschlimann und Jürg Aeschlimann, Tram Bern West. 120 Jahre öffentlicher Nahverkehr in Bern, Leissigen 2010.
2 Dieter Schopfer, Das Dampftram in Bern und in der Schweiz, Bern 2002.
3 o. A., Ein neuer Berner Stadtomnibus, in: Berner Tagblatt, 04.03.1939.
4 Hans-Peter Bärtschi, Eisenbahnarchäologie, in: Wege und Geschichte, 2014, S. 39–43.
5 Christian Hanus, Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege, Stuttgart 2007.
6 Werner Oeder, Die Restaurierung des Gnom als Innovationsforschung, in: Niklaus Riggenbach, Der Bergbahnpionier und seine Zahnrad-Dampflok «Gnom», hg. von Killian Elsasser, Zürich 2002, S. 109–116.