

Zur Eröffnung der Bern-Worblafen-Zollikofenbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **2 (1912)**

Heft 28

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-638412>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

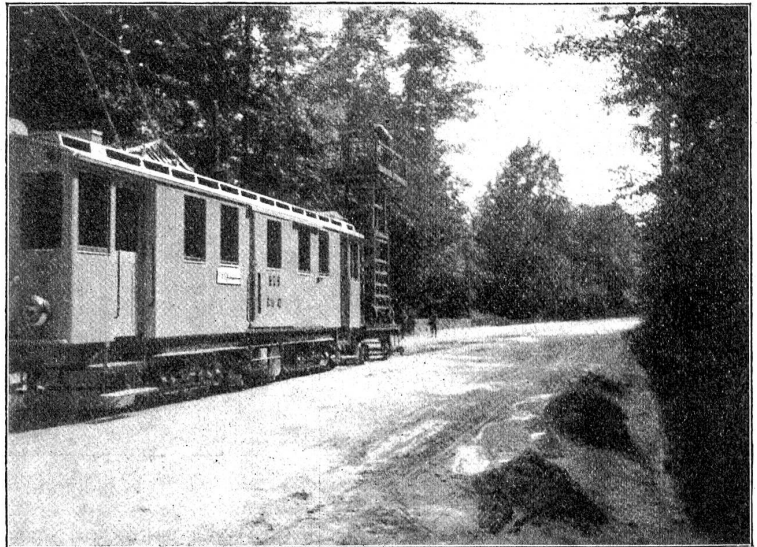
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Eröffnung der Bern-Worblaufen-Zollikofenbahn.

Auf Ende dieser Woche verheißt die Bern-Worblaufen-Zollikofenbahn dem wartenden Publikum ihre Betriebseröffnung. Auf diesen denkwürdigen Anlaß hin möchten wir unsern Lesern das Bild eines der Tramwagen vor Augen führen, die die Strecke befahren werden. Die Aufnahme wurde an der Haltestelle beim Hirschenpark gemacht. Uralte Bäume säumen hier die Straße, die jedem Fußgänger angenehme, aber auch unangenehme Erinnerungen vermittelt hat. Nach einem abkühlenden Gewitterregen ließ es sich hier friedlich und beschaulich wandern. Wer aber nach längerer Sonntagswanderung an heißen Sommertagen von der Tiefenaubrücke her der Stadt zuschritt, der kam sich auf dieser Strecke schon wie ein Wüstenwanderer vor: schweiß- und staubbedeckt — denn lang ist die Straße und dick liegt der Staub — erschöpft und nach Labung lechzend erreichte er die heimatlichen Benaten und mehr als einer schwor: nein, diesen Sonntagsspaziergang mache ich nimmer — Nun wird dies anders werden. Die Elektrische führt uns des Morgens hinaus nach Zollikofen; von dort aus machen wir eine gemütliche Ueberland-Partie — wunderschöne Aussicht genießt man z. B. von den Kirchlin-dacher-Mattkirchhöhen aus — und am Abend kehren wir frohgelaunt mit dem dienstbeflissenen Tram zurück. Die verehrten Leser und Leserinnen mögen sich andere Fälle ausdenken, bei denen die neue Straßenbahn gute Dienste leistet. Mir war das geschilderte Beispiel das naheliegendste.

Der Anlaß ist gegeben, um der Geschichte dieser neuen Linie mit kurzen Worten zu gedenken. Das Projekt einer Straßenbahn Bern-Worblaufen-Zollikofen verdankt seine Entstehung dem Bedürfnis der Bewohner der Tiefenau-Richtung nach einer bequemen und kurzen Verbindung mit der Stadt. Am 17. April 1909 fand die erste Versammlung der an diesem Bahnprojekt Interessierten statt. Die Verwerfung der ersten Vorlage des kantonalen 30 Millionen-Anleiheens verursachte eine Verschiebung von einem Jahre in der Erstellung dieser Bahn. Erst am 12. August 1910 wurde die Gesellschaft konstituiert, die sich die Finanzierung und den Betrieb der Linie zur Aufgabe stellte. An ihre Spitze wählte sie Herrn Nationalrat Jenni. Im Januar 1911 wurden die Arbeiten ausgeschrieben; der Unterbau wurde an die Firma Anselmier

u. Cie. in Bern, die Elektrifikation an die Maschinenfabrik Derlikon, die Lieferung der Weichen an die von Koll'schen



Die neue Strassenbahn Zollikofen-Bern. Phot. Emil Merz.

Werke in Bern, die Lieferung von Rollmaterial an die Wag-fabrik in Neuhausen und diejenige der Rollschmel an die Fabrik in Schlieren vergeben. Die Verhandlungen mit der Gemeinde Bern und den Bernischen Kraftwerken betreffend die Lieferung der elektrischen Energie führten zu günstigen Abschlüssen. Noch ist die Frage der Einfahrt in den Bahnhof nicht endgültig entschieden und ist die Gestaltung der Anschlüsse der Worblentalbahn und der Bern-Solothurn-Bahn nicht abgeklärt. Doch die Zukunft wird auch hier die richtige Lösung weisen. Mit Interesse sieht das Berner Publikum der endgültigen Ausgestaltung der Verkehrslinien nach Norden entgegen. Inzwischen werden dann neue Projekte auftauchen, die das Interesse absorbieren, und die Elektrische Bern-Worblaufen-Zollikofen wird in die Alltätigkeit versinken, die immer noch das Schicksal der guten und nützlichen Dinge war: man gewöhnt sich daran wie an tägliche Brot.



Berner Wochenchronik



Eidgenossenschaft.

Am Dienstag nachmittag ist die Bundesversammlung zu ihrer außerordentlichen Sommertagung, die voraussichtlich nicht länger als eine Woche dauern wird, zusammengetreten. Diese Session war notwendig zur Beratung des Gesetzes über die Regelung der Genfer Eisenbahnverhältnisse und Genehmigung des diesem Gehege zu Grunde liegenden Vertrages. Der Ständerat, dem die Priorität in dieser Frage zusteht, hat denn auch gleich in der Eröffnungssitzung die Vorlage in Beratung gezogen, nachdem er vorher noch die Schlussabstimmung über den Bundesbeschluss betreffend das passive Wahlrecht des Personals der Bundesbahnen vorgenommen hatte. Der Kommissionsreferent, Herr Ständerat Schulthess, empfahl namens der einstimmigen Kommission in einem eindrucksvollen Votum die Annahme der Vorlage in globo. Der Redner hob hervor, daß sowohl praktische Gründe und

Rücksichten auf das gleiche Recht, aber auch Erwägungen ideeller Art, den sofortigen Rücklauf des Bahnhofes Cornavin als geboten erscheinen lassen. Der Schritt dürfte um so eher gewagt werden, als die Uebernahme der Bahnanlage zu angemessenen Bedingungen erfolge. Der Rückkaufspreis beträgt Fr. 12,613,458. Dazu kommen dann allerdings noch die Kosten des Umbaues des Bahnhofes, der nicht mehr lange hinausgeschoben werden kann, sowie die Erstellung der Verbindungsbahn, so daß sich die Gesamtausgaben für die Regelung der Genfer Eisenbahnverhältnisse auf rund 45 Millionen Franken stellen werden, die sich immerhin auf einige Jahre verteilen. In der wenig benützten Diskussion wurde darauf hingewiesen, daß man aus Solidaritätsrücksichten der Vorlage beistimme, trotz den außergewöhnlichen Opfern, die verlangt werden. Lachen dankte der Kommission ihr Entgegenkommen und das der eigenartigen Lage des Kantons Genf entgegengebrachte Ver-

ständnis. Mit 34 Stimmen wurde gemäß Kommissionsantrag Antrag in globo beschlossen.

Entsprechend dem Antrag des Kommissionsreferenten Ständerat Robert wurde der Vorlage des Bundesrates betreffend Erstellung eines Gebäudes für das eidgenössische Amt für Maß und Gewicht auf dem Kirchenfeld zugestimmt.

Im Nationalrat kam vorerst das Postulat der Finanzkommission beider Räte zur Behandlung, durch die der Bundesrat eingeladen wird, die Frage zu prüfen und sobald als möglich Bericht zu erstatten, wie die Einnahmen des Bundes dauernd vermehrt werden können. In der Diskussion herrschte Uebereinstimmung darüber, daß die zur Lösung kommender sozialer Aufgaben dem Bund zur Verfügung stehenden ordentlichen Mittel nicht ausreichen. Ueber die Art der Mittel zur Eröffnung neuer Einnahmequellen gingen die Ansichten je nach dem politischen Glaubensbekenntnis weit auseinander. Da wird es schwer halten, alle Meinungen unter