

SPIEZER VERBINDUNGS-BAHN 1905-1960

Spiez und sein Tram



In Erinnerung zum
100-jährigen Jubiläum der
Spiezer Verbindungs-Bahn

Spiez-Aktiv und
Verein Bucht Spiez

© August 2005

Spiez-Aktiv, Verein Bucht Spiez

Entwurf und Gestaltung: Grafik Atelier Zeller, 3700 Spiez

Druck: Schlaefli & Maurer AG, Grafische Betriebe, 3800 Interlaken/3700 Spiez.

Für die zur Verfügung gestellten Fotografien dankt das Initiativkomitee den aufgeführten Personen:

*Fotografen: Charlotte Ritschard, Spiez (für die meisten Fotos) • Fotofachgeschäft A. Eymann, Spiez • Florian Inäbnit, Leissigen
Fritz Waber, Spiez • Hans Dellsperger, Bönigen • Peter Willen, Bern • Walter Minnig, Spiez • E. Gfeller, Worb • Schetty, Auvernier
F. E. J. Ward, England • Karl Wyrsh, Stans • H. Heiniger, Spiez • Heinz Rufener, Aeschi • Res Rentsch, Spiez.*

Für die zahlreichen Anekdoten, die beiden zur Verfügung gestellten Tram-Modelle und die Gemälde sowie eine Inhaberaktie danken wir bestens. Durch die aktive Unterstützung von 38 Geschäften im Zentrum von Spiez konnte vom 2. Aug. bis zum Spiez-Märit, am 25. Sept. 2005 grosse Tramplakate ausgestellt werden. Der Kurzfilm „Tramgeschichte(n)“ von Werner Stalder liess vergangene Zeiten nochmals aufleben.

Die Initiativgruppe von Spiez-Aktiv und Verein Bucht Spiez:

Eva Frei, Jovita Wenger, Hansruedi Eggimann, Edy Wyttenbach, Ruedi Zeller und Walter Holderegger.

Mitarbeiter: Erich Ritter (Tram-Modelle) und Werner Stalder (Kurzfilm).

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	5
Christian Turtschi – die Tramlegende	7
• Wie Christian Turtschi zu seinem Tram kam	7
• Wie Christian Turtschi dank dem Tram seine Frau Louise fand	8
• Christian Turtschis „Doppelleben“	8
• Ist Christian Turtschi ersetzbar?	9
Nicht im Scheinwerferlicht – aber wichtig	11
• Grossglauser	11
• Hans Röthlisberger	12
Geheimzahl 101	15
• Das Geheimnis wird gelüftet	15
• Das Spiezer Tram in Wort und Ton	15
• Nach der Melodie	16
• Hommage an das Spiezer Tram zum 50sten am 2. August 1955	16
Das kleine Dorftheater	19
• Der Auftritt des Dorfpolizisten	19
• Das jährliche Ritual	20

Passagiere, die man nicht vergisst	23
• „Only for you“	23
• Ein privilegierter Sitzplatz	23
• Karis feine Nase	24
Achtung Tramschienen!	25
• Spiezer Spezialität: Kieselstein-Weggli für unsere Gäste	25
• Bierstängeli gratis	26
• „Es brochnigs Ärmli“	27
• „Nume-ne Halbstund Verspätig“	28
Aktive Spiezer Jugend	29
• „So, dir Schnuderhüng – i will nech de!“	29
• „Chäpsele“	29
• Auf der Suche nach wirksameren Mitteln	30
• Ein gröberes Kaliber	31
• Mensch, ärgere dich nicht	32
• Das ideale Gleitmittel	32
• Sandspiele	33
• Versuch gelungen	35
• Gratisfahrten	36

Sonderfahrten	37
• Tramfahren à discrétion	37
• „Ds Summerträmlì“ (Berndeutsch)	38
• Ein Halt nach Mass (Berndeutsch)	39
• „Dere mache-n-i jitz no schnäll e chly Angscht“	40
Mit und ohne Strom	43
• 430 Meter Bremsweg	43
• Ein Schienenfahrzeug ohne Lizenz	44
• „Dürebrönnt!“ (Berndeutsch)	44
• „Chrigel, gib ändlech Strom!“	46
Das Spiezer Tram – zweckentfremdet	49
• Schmuck „Tram made“	49
• 2-Räppler – Spezialprägung	50
• Der trambehandelte Fünfliber	51
Und dann noch dies...	53
• Was man auch noch wissen darf	53

Vorwort

Eröffnung vor 100 Jahren am 2. August 1905



Im Januar 2005 entdeckte ich zufällig in der Presse eine Zusammenstellung von jubelnden Bahnunternehmen in diesem Jahr. Unter anderem war auch die im Herbst 1960 endgültig eingestellte Spiezer Verbindungs-Bahn aufgeführt. Das brachte mich auf die Idee, die ganze Tramgeschichte, in Erinnerung zum 100-Jahr-Jubiläum der Spiezer Verbindungs-Bahn, noch einmal aufleben zu lassen.

Mit der Unterstützung von „Spiez-Aktiv“ und des „Vereins Bucht Spiez“ entstand eine kleine Initiativgruppe. Verschiedene Jubiläums-Ideen wurden diskutiert. Innerhalb der noch zur Verfügung stehenden Zeit entschloss sich die Gruppe, mit einer Fotoaus-

stellung vom damaligen Trambetrieb an die Öffentlichkeit zu treten. Vom Hörensagen wussten wir um die herumgeisternden, skurrilsten Geschichten zum Spiezer Tram. Um nicht nur nostalgisch zu wirken, suchten wir nun Personen, die uns möglichst originelle Anekdoten von damals erzählen konnten.

Über 60 Fotos und mehr als 30 Kurzgeschichten trafen bei uns ein. Die Texte wurden von Edy Wyttenbach redigiert und von Ruedi Zeller mit den Fotos grafisch zu einem Ganzen aufgearbeitet. Gleichzeitig konnte Werner Stalder vom Verein Bucht Spiez für einen Kurzfilm mit dem Titel „Tramgeschichte(n)“ gewonnen werden. Die von Phillip Müller und Ernst Burren erbauten Trammodelle wurden zum Ausstellen in Schaufenstern zur Verfügung gestellt. Das von Ernst Burren erbaute Modell wurde von Erich Ritter sogar betriebsfähig gemacht und kann mittels Touchscreen und einer elektronischen Steuerung zum Hin-und-her Pendeln

angeschaltet werden. In 38 Schaufenstern von Spiezer Gewerbebetrieben konnten daraufhin 28 verschiedene grossformatige Bilder mit Anekdoten ausgestellt werden.

Allen spontan Mitwirkenden, Sponsoren und Geschäftsleuten von Spiez möchte ich im Namen der Initiativgruppe ganz herzlich danken. Ein spezieller Dank gilt der Kulturkommission Spiez, dem Verein Bucht Spiez, der BLS als frühere Konzessionärin und Frau Lotti Ritschard als Hauptlieferantin zahlreicher Originalfotos.

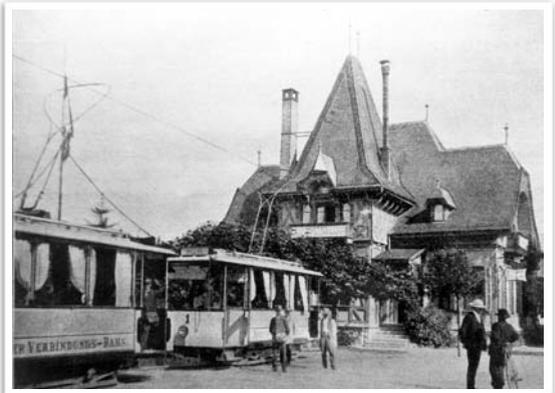
Wenn es uns nun gelingt, Sie beim Betrachten der Schaufenster, des Kurzfilms oder beim Lesen dieser Broschüre zum Schmunzeln zu bringen, dann ist das von uns gesetzte Ziel erreicht.

Spiez, Ende Juli 2005 Walter Holderegger

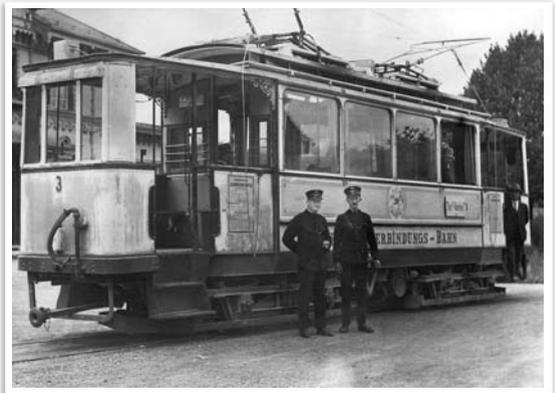
Beim Terminus (heute Migros) mit Sommerwagen um 1910



Terminus um 1905



Beim Terminus um 1938, Baumer Kari (2. v. l.)



Christian Turtschi – die Tramlegende

Wie Christian Turtschi zu seinem Tram kam

Im Jahre 1905, als die Spiezer Verbindungs-Bahn ihren Betrieb aufnahm, wurde Christian Turtschi von der BLS als Maschinenbetreuer angestellt. Kurze Zeit danach fiel der Wagenführer aus und Turtschi rutschte nach. 53 Jahre lang fuhr er Sommer für Sommer – im Winter war das Tram eingestellt – vom See zum Bahnhof, vom Bahnhof zum See, täglich über ein Dutzend Mal. Er war im Grunde genommen ein Saisonangestellter, im Sommer Tramangestellter, im Winter Messerschleifer. 53 Jahre! Das heisst über 2 Millionen Passagiere befördert, mit seinem Tram über 6 Mal rund um die Welt gefahren, sich geärgert und mehr noch – mit berechtigtem Stolz seinen Tramwagen bedient. Er stand wie ein Kapitän auf seiner Plattform und hatte stets die Übersicht über alles, was sich während der Fahrt um ihn herum ereignete, und war jederzeit Herr der Lage.

Anna Turtschi, Spiez



Wie Christian Turtschi dank Tram seine Frau Louise fand

In jungen Jahren fuhr Christian Turtschi besonders gerne zum See hinunter. Im „Ruefhaus“ befand sich damals die Wäscherei und Glätterei des Hotels Spiezerhof. Dort hatte er eine schöne Glätterin entdeckt, die ihm so gut gefiel, dass er sie zu seiner Frau machte. Sie war eine junge Schöne aus dem Welschland, für die das „Schwyzerdütsch“ eine Fremdsprache war, die sie sich nur sehr mühsam aneignete. Es gibt heute noch Leute, die ihr gebrochenes Deutsch nachahmen können: „Der Chrigel cha hüt nit Messer schliff – muess Tramway fahre.“

Anna Turtschi, Spiez

Christian Turtschis „Doppelleben“

Damals wohnten Turtschis im Choreweidli und hatten nebenbei noch einen kleinen Bauernbetrieb. Es kam oft vor, dass Christian im Sommer in der Mittagspause zwischen 12 und 14 Uhr noch mähen und heuen musste, bevor er wieder in sein Tram stieg. Im Jahr 1926 kaufte er das Haus an der Oberlandstrasse 1 und betrieb hier eine Messerschleiferei.

Christian Turtschi war dank seiner täglichen Präsenz im Ablauf des dörflichen Lebens und Wirkens allen Spiezern bekannt. Er gehörte zum Bild von Spiez wie sein Tram auch. Wer Spiezer Tram sagte, der schloss Turtschi Chrigel mit ein, und wer Christian Turtschi sagte, dem tauchte mit dem Namen auch gleich das Tram auf, das bimmelnd über den Kronenplatz ratterte.

Anna Turtschi, Spiez



*Louise Turtschi,
Frau des Wagenführers
SVB Christian Turtschi*

*Führerausweis des Christian Turtschi
von 1908*

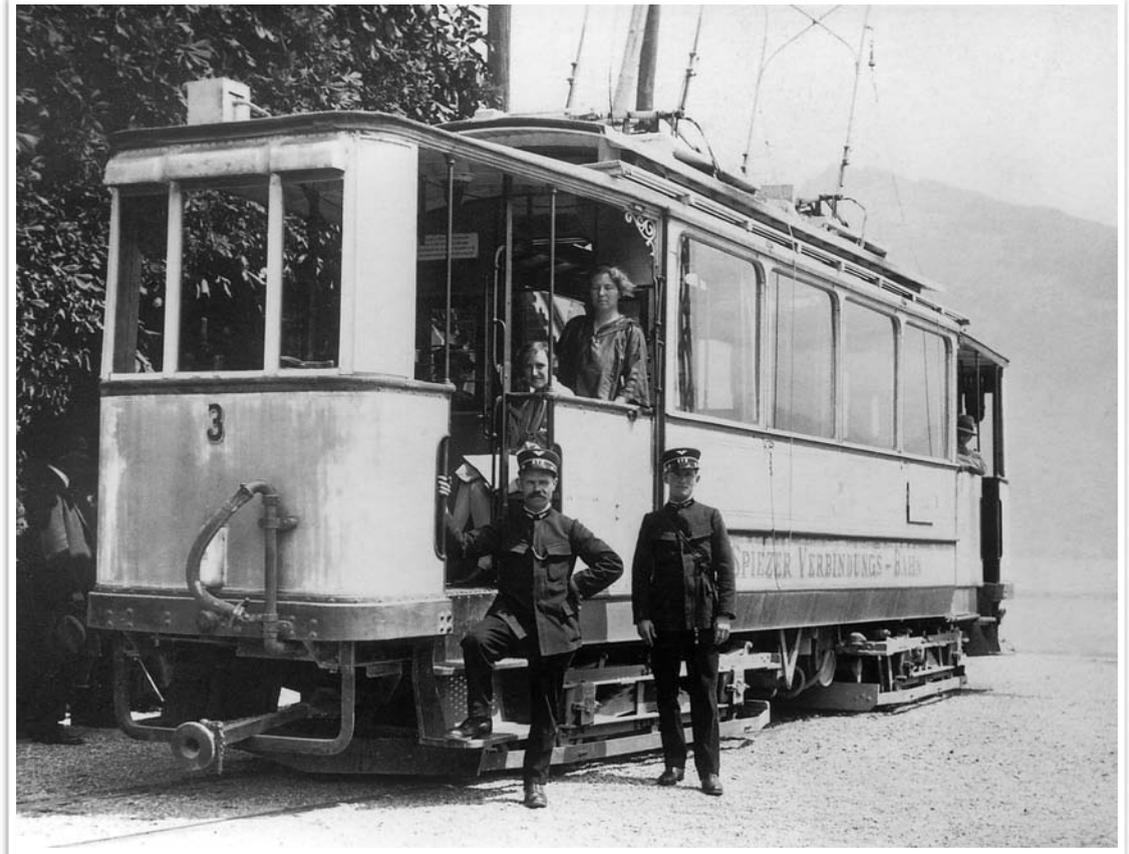


1930. Christian Turtschi beim Einstieg

Ist Christian Turtschi ersetzbar?

Wie aus zuverlässiger Quelle verlautet, wird das Spiezer Tram nun doch eingestellt werden müssen. Infolge chronischer Entzündung an den Hand- und Ellbogengelenken, herrührend vom ständigen Kurbeln auf dem Führerposten der Tramwagen, ist der Tramspezialist Messer Krigi nicht mehr in der Lage, diese Tätigkeit auszuüben. Als Nachfolger für diesen Posten hat sich einzig ein Mitglied des Verwaltungsrates der Spiezer Verbindungsbahn AG gemeldet. Der Bewerber ist allerdings Fachmann für Fragen der Entwicklung der Eisenbahn im Berner Oberland, doch hat er früher eine Tätigkeit im Sektor Heizmaterialien ausgeübt, sodass fraglich ist, ob er den anstrengenden Beruf eines Tramführers ausüben könnte.

*Aus Spiezer „Senfblatt“ vom 30. April 1955,
ein ironisch abgefasstes „Extrablatt“*





Schiffstation um 1913

*Seite 11:
Alter Ursprung-
brunnen im 1967,
vor dem Neubau*

Nicht im Scheinwerferlicht – aber wichtig

Grossglauser

Er war der Mann, der im Depot zum Rechten schauen musste. Am Morgen schaltete er die Umformerstation an und am Abend wieder ab, was er immer zuverlässig besorgte. Über Tag sah man ihn etwa mit dem Ölpintli im Depot herumgehen und an den hier stationierten Tramwagen allerlei herumhantieren, oder dann sah man ihn vor dem Tramdepot auf einem Bänkli sitzen.

Im Sommer war er bei uns im Ursprung im Estrichgädeli einquartiert. Ich mag mich erinnern, dass ich als Bub immer am Abend zum Ursprungbrunnen musste, dort eine Zweiliter-Karaffe mit Wasser füllte und ihm diese in sein Zimmer brachte. Er war überzeugt, dass dies das beste aller Wasser sei, da sich im Brunnen lange grüne Fäden bildeten. Er war ein guter Erzähler, und wir hörten ihm aufmerksam zu, wenn er nach seinem Winteraufenthalt in Bern vom Stadttheater

erzählte. Er war auch ein Tüftler und Bastler. So brachte er einst im Frühjahr einen selbst konstruierten Projektor heim. Es war eine Holzkiste, in der mit Weissblech ein Konus eingebaut war. Eine gewöhnliche Lampenbirne gab das notwendige Licht. Vorne am Konus war eine Linse eingebaut, die man einstellen konnte. Zwischen Birne und Linse hatte er zwei Leisten mit Schlitzern befestigt, in die man Glasbilder einschob und so auf ein Leintuch an der Wand projizieren konnte. Ich kann mich nur noch an eines dieser Bilder erinnern: Es war rund und stellte den Dom von Mailand dar.

Fritz Waber, Spiez



Tramrevision im Depot



Hans Röthlisberger

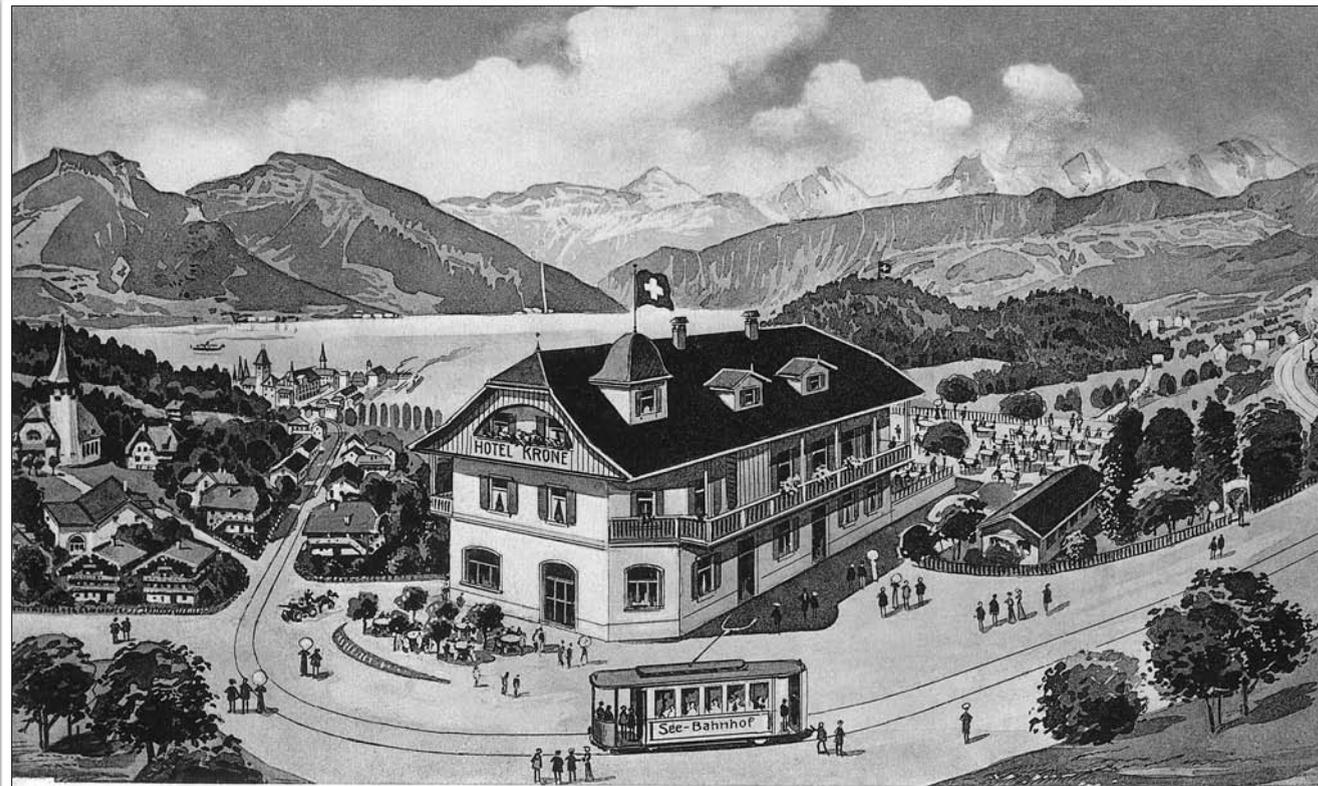
Als Handwerker in der BLS-Werkstätte wurde ich während Jahren übers Wochenende, in den Ferien oder bei Abwesenheit wegen Krankheit der Festangestellten beim Tram als Maschinist-Ablöser eingesetzt. Ohne langes Hin und Her wurde gegen ein Taggeld über meine Wochenenden verfügt. Meine Arbeit bestand darin, von 8 bis 18 Uhr die Umformergruppen im Tramdepot von Hand zu bedienen. Wenn das grosse Tram (100er) unterwegs war oder sich gar 2 Trams auf der Strecke befanden, mussten beide Transformergruppen eingeschaltet werden.

Bei Stromunterbrüchen, Gewittern, Defekten (die in den letzten Betriebsjahren immer häufiger vorkamen) oder Unfällen musste ich der jeweiligen Situation entsprechend eingreifen.

Hans Röthlisberger, Spiez

*Bärengraben um 1920,
heute BLS-Parkhaus*





SPIEZ Hotel Krone, mit Dorfstrasse, Kirche und Schiffsstation

*Spiez im Blickwinkel
eines zeitgenössischen
Zeichners um 1921*

Geheimzahl 101

Das Geheimnis wird gelüftet

Das Spiezer Tram gehörte sehr bald zum Dorfbild. Es fuhr jeden Tag im Sommer mehrmals die kurze Strecke von der Ländte zum Bahnhof Spiez und zurück, ungeduldig heftig bimmelnd, wenn sich irgendwer erfrechte, das Geleise nicht gleich freizugeben. Da es Fahrten gab, wo die Passagiere fehlten und Tramführer und Kondukteur sich allein auf der vorderen und hinteren Plattform befanden, hiess es bald einmal: „Lue, da chunnt ds 101“, das heisst:

„Vorne eine, hinde eine, u i der Mitti kene.“

Eugen Hürlimann

Das Spiezer Tram in Wort und Ton

Diese „Eigenart“ fand auch Eingang in eine Schnitzelbank von Walter Hartmann, die er am Pfadiabend 1937 vortrug, gesungen nach einer bekannten Melodie:



1. Ischt der Winter endlich fertig, zeigt sich schon ein Frühlingsbot...
dieser schafft mit einem Stecken aus dem Schienenstrang den Kot,
dieser schafft mit einem Stecken aus den Schienen den Kot.

2. Und vom Bahnhof obenabe fährt es Trämli bis zum See
./. Vorne eine, hinde eine, meischtens fahre nid viel meh.
3. Doch im Herbst, we d Näbel walle und der Läset isch im Gang,
./. und's im Schloss im Chäller unde süserlet bi Tanz u Gsang,
4. We die Manne dr Suuser probiere mit Verständnis u schwäre Bei,
./. nei – de fährt keis Trämli ufe u bringt üsi Manne hei!

Walter Hartmann

Nach der Melodie:

„Dür ds Oberland uf, dür ds Oberland ab“
sangen wir Dorfkinder:

„U vorne der Turtschi, u hinde der Baumer u
zmitts drin isch wägerli niemer meh z gseh.“

Dorothea Müller-Maurer

Hommage an das Spiezer Tram zum 50sten am 2. August 1955

Wenn angeht die Saison für dich, dies Jahr,
dann bist du fünfzig, liebes Tram, nicht wahr?

Du bist dasselbe, hast den Rock geändert nur,
statt gelb machst du in Königsblau die Tour.

Der alte Turtschi ist noch da,
der dich in deiner Jugend sah.

Als noch kein Auto im Verkehr,
da war bei dir kein Plätzchen leer.

Denn all die Leut im Aussichtswagen,
musst' die Motorkraft auch noch tragen.

Gar langsam ging's den Berg hinauf,
und beinah ging aus dir der Schnauf!

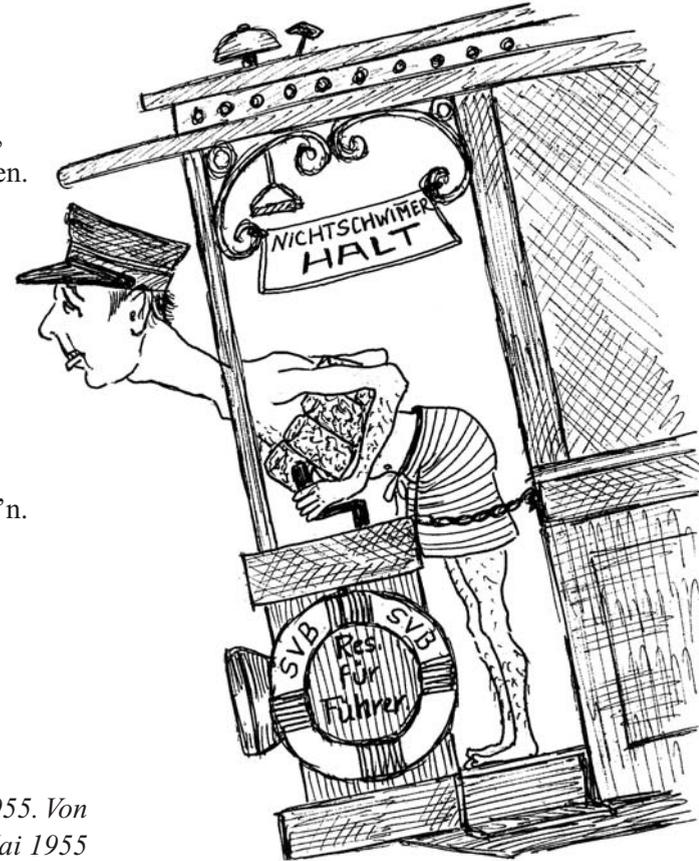
Jetzt trägt das Auto von der Last,
die früher du getragen hast,

in Eintracht ohne Neid zu zwei'n
könnt ihr euch des Verkehrs heut freu'n.

O' Spiezer Tram, noch blühe dir,
zu fördern manchen Passagier –

vom Schiff zum Bahnhof und zurück,
grad dazu wünschen wir dir Glück!

*Tramgedicht zum Jubiläum 1905–1955. Von
Joachim de Roche, Bern, am 27. Mai 1955*



Bei der Schiffstation um 1910...



...und um 1955





Bahnhofporte

*Seite 19:
Kronenplatz am 21.
Februar 1968. Auf der
rechten Bildhälfte ist auf
dem Trottoir die Garten-
bank zu sehen (unten
vergrößerter Ausschnitt
von Bild auf Seite 19)*



Das kleine Dorftheater

Der Auftritt des Dorfpolizisten

1950. Der Kronenplatz war damals ganz anders gestaltet als heute. An Stelle der Dennerfiliale stand die Metzgerei Tschanz. Das Hotel Krone war ein gutbürgerliches Restaurant. Anstelle des „Bistro à l’abri“ war die Drogerie Volz. Die Gemeindestube als gemeinnützige alkoholfreie Gaststube mit kleiner Bibliothek, wo heute die BEKB steht, war gegen den Kronenplatz hin durch einen hohen Thujahag abgeschirmt. Anschliessend an diesen Hag auf der Seite zur Confiserie Hofer, stand der kleine Kiosk Lauener, und dort befand sich auch eine grün gestrichene Gartenbank. Das ist die Ausgangssituation.

Der Autoverkehr war damals nicht so dicht wie heute, aber doch so, dass es die Ortspolizeibehörde für nötig fand, abends um 17 Uhr den Polizisten auf die Kreuzung zu beordern, um den Verkehr zu regeln, wenn das Tram über die Kreuzung fuhr. Um diese Zeit war



jeweils die grüne Gartenbank mit erwartungsvollen Zuschauern besetzt, vor allem ältere Männer, die den Dorfpolizisten Jakob Stalder mit seinen weissen Handschuhen erleben wollten, wie er souverän die Autos stoppte, um dem Tram freie Durchfahrt zu gewähren. Gleichzeitig musterten die Schaulustigen auch die Autos und ihre Insassen und kommentierten, was sie sahen.

Werner Hofer, Spiez

Sie hätten dann miterleben können, wie Willy Maurer, der Hotelier des Hotels Bellevue, hinaustrat und zwei grosse Bier auf die Tramschienen stellte. Die beiden Trämpler Chrigi Turtschi und Karl Baumer hielten dann ihr Fahrzeug mit Freuden an und genossen das gespendete Bier, bevor sie die Fahrt Richtung Depot oder Bahnhof fortsetzten. Dieses Ritual wiederholte sich jedes Jahr.

Erwin Maurer, Spiez



Das jährliche Ritual

Eine Attraktion hätten all die miterleben können, die sich anlässlich der ersten Fahrt im Frühling und der letzten Fahrt im Jahr, bevor das Tram für den Winter im Depot verschwand, vor dem Hotel Bellevue gewesen wären.

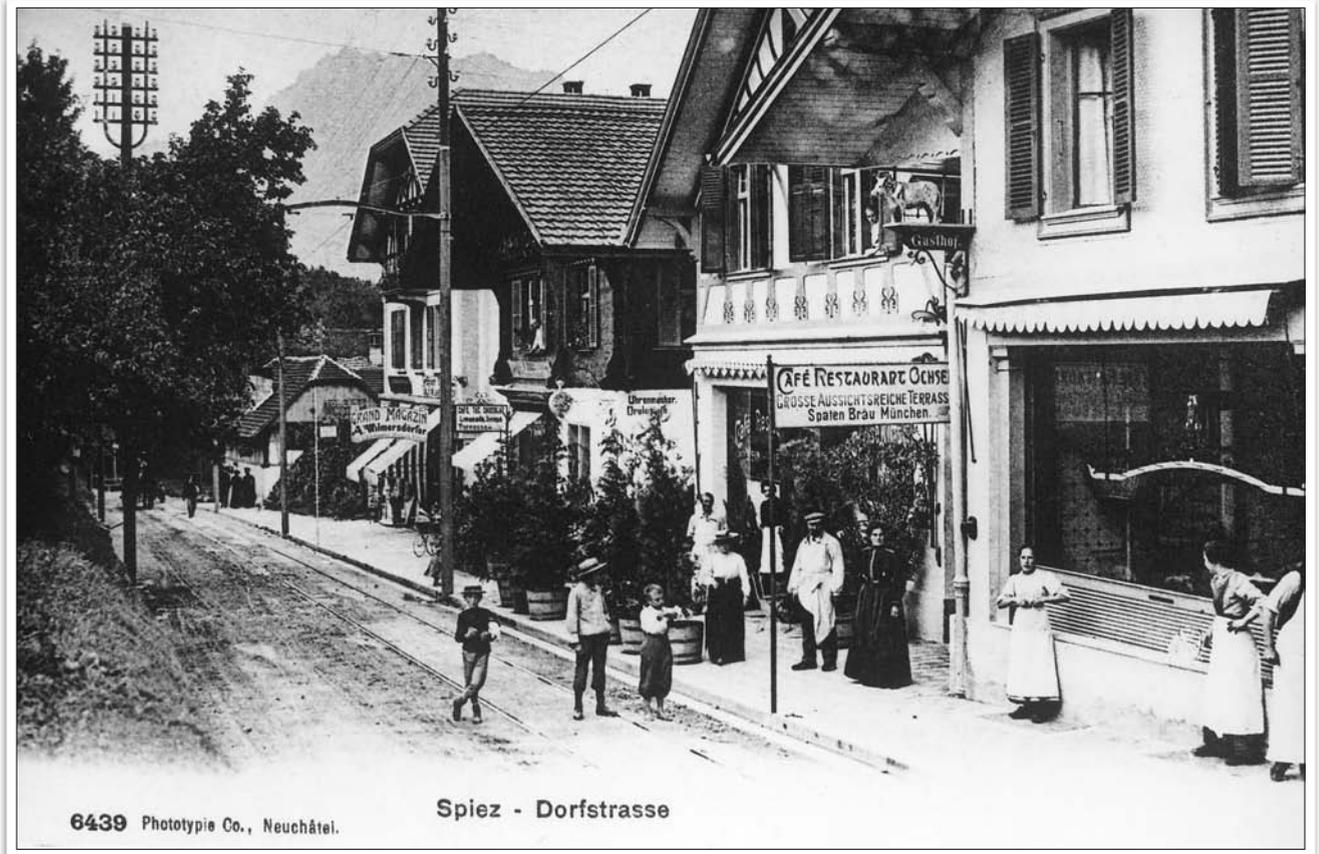
Tramdepot um 1940

*Oben:
Mit abgestelltem
Sommerwagen in Gleis 1*

*Unten:
Hotel Eden noch mit
nostalgischen Türmchen*



*Die Seestrasse 1905 mit
Restaurant Ochsen (heute
Hotel des Alpes)*





*Ländte um 1955. Trämli
sitzt auf Ländtepfosten
(siehe Anekdote auf Seite
44 „Dürebrönn“)*

Passagiere, die man nicht vergisst

„Only for you“

Das Tram beförderte sehr unterschiedliche Passagiere, vor allem natürlich Touristen und Gäste, die vom Bahnhof samt Gepäck in die Hotels transportiert werden wollten.

So war einst auch unter diesen Gästen ein älterer, schrulliger Engländer, der im Nobelhotel Spiezerhof gebucht hatte. Als er beim Tramführer vorne vorbeikam, um auszusteigen, zog er seinen Geldbeutel, hielt den Kopf ganz schräg, als sähe er nicht gut, knübelte ein Geldstück hervor und gab es dem Wagenführer Christian Turtschi mit den Worten: „Only for you.“ Der Beschenkte dankte und stellte fest, dass der Engländer ihm ein Goldvreneli in die Hand gedrückt hatte – ein so schönes Trinkgeld! Dass es ein Goldstück war, war nicht so aussergewöhnlich. Vor dem 1. Weltkrieg wurde vielerorts der Lohn in Goldstücken ausbezahlt.

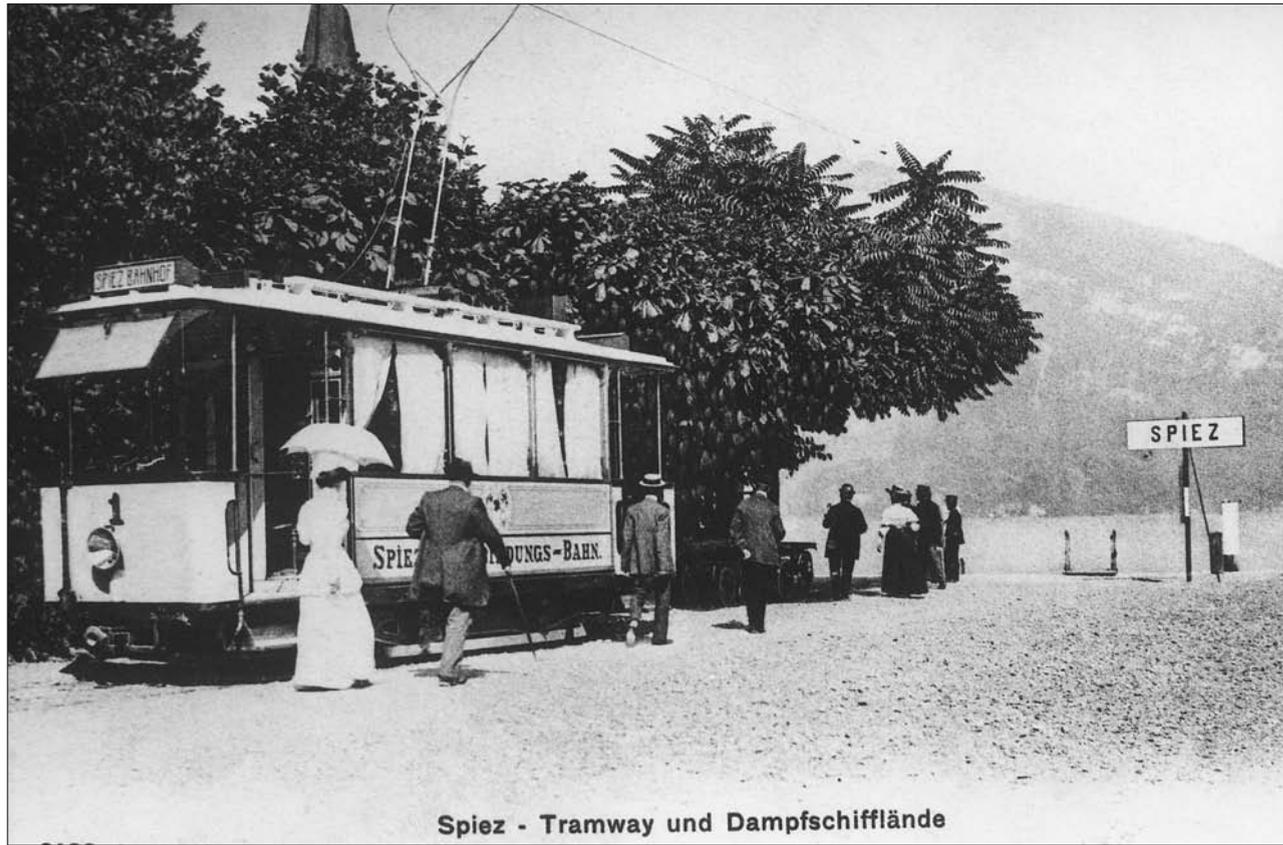
Anna Turtschi, Spiez

Ein privilegierter Sitzplatz

Bekannt beim Trampersonal war auch Adolf Seelhofer, Geschäftsführer im Comestiblegeschäft Gafner-Ludwig beim Terminus (heute Zoohandlung). Er kam jeweils zu Fuss vom Spiezberg hinunter zum Hotel des Alpes. Dort wartete er auf einem Gartenstuhl des Strassencafés aufs Tram. Regnete es, dann nahm er, wie jeder andere Passagier auch, im Wageninnern Platz. Wenn es aber einigermassen schön war, dann stieg er auf das unterste Trittbrett, drehte sich um und setzte sich zwei Tritte höher auf die Plattform, und hier belegte er, der mächtige Mann, Aufstieg und Einstieg, und nie hat ihm jemand diesen Sondersitz streitig gemacht.

Erwin Maurer, Spiez





Spiez - Tramway und Dampfschiffände

Karis feine Nase

Wenn Frau Dr. Schiess, die Schlossbesitzerin, ins Tram stieg, dann musste sie den Kopf ganz schräg halten wegen dem breiten Hutrand; die Wagentüren waren so eng, dass sie geraden Hauptes nicht ins Wageninnere gelangt wäre, ohne dass der Hut sich verschoben hätte. Baumer Kari sog jeweils den Parfumd Duft tief ein und meinte: „I schmöcke’s guet, wär isch im Tram gsy.“

Anna Turtschi, Spiez

Vornehme Gäste von anno dazumal

Achtung Tramschienen!

Spiezer Spezialität: Kieselstein-Weggli für unsere Gäste

Zu meiner Schulzeit logierten in der Hochsaison zahlreiche Gäste in den Spiezer Hotels. Wenn das Wetter schön war, strömten sie aus ins ganze Oberland. Die Hoteliers bestellten dann jeweils vormittags ganz kurzfristig in unserer Bäckerei an der Oberlandstrasse Weggli und Mütschli, um Lunchpäckli für ihre Gäste zubereiten zu können. Wir Kinder mussten dann so schnell wie möglich mit dem Velo und der Hutte auf dem Rücken die bestellte Ware in den Hotels abgeben. Die Küchenchefs warteten dort ganz ungeduldig auf unsere Bäckereiwaren.

So war ich einmal mehr an einem schönen Sommermorgen bereits zum dritten Mal mit Weggli unterwegs. Mein Ziel war der Spiezerhof am See unten. Auf der Höhe des Tramdepots kam mir ein Fuhrwerk entgegen, so dass ich ausweichen musste. Und da



wurde mir die Rillenschiene des Trams zum Verhängnis. Mein Guidon riss es mir aus den Händen, und bevor ich wieder richtig denken konnte, flog ich über dieses hinweg auf die Seestrasse. Der abrupte Stopp beförderte zugleich meine Hutte über meinen Kopf hinweg ebenfalls auf die Strasse – und die noch warmen Weggli rollten die Strasse hinunter. Schnell sammelte ich diese wieder ein und gab sie, ohne Kommentar und ohne mit der Wimper zu zucken, an der Loge des Hotels ab.

Zu meiner Erleichterung kamen keine Reklamationen wegen ausgebissenen Zahnplomben auf eingedrückten Kieselsteinchen bis zu uns.

Irene Maurer-Keist, Spiez

Bierstengeli gratis

Fast scheint es, als ob die Tramschienen in Spiez vor allem den Bäckern zum Verhängnis geworden wären. Bäcker Berger, weit herum bekannt für seine ausgezeichneten Bierstengeli, lag, bevor er sich's versah, mit seinem Velo auf der Strasse, aus dem Kurs gebracht von der Tramschiene. Alle seine Bierstengeli, die er in einem Hotel hätte abliefern sollen, lagen verstreut auf der Strasse. Herr Berger war so „verruckt“ über dieses Missgeschick, dass er sein Velo aufhob, die Bierstengeli liegen liess und sich fast fluchtartig davonmachte, als schämte er sich, gestürzt zu sein. Wir Buben aber, die die Szene verfolgt hatten, sammelten die Bierstengeli ein und brachten die reiche Beute nach Hause.

Hansruedi Waber, Spiez



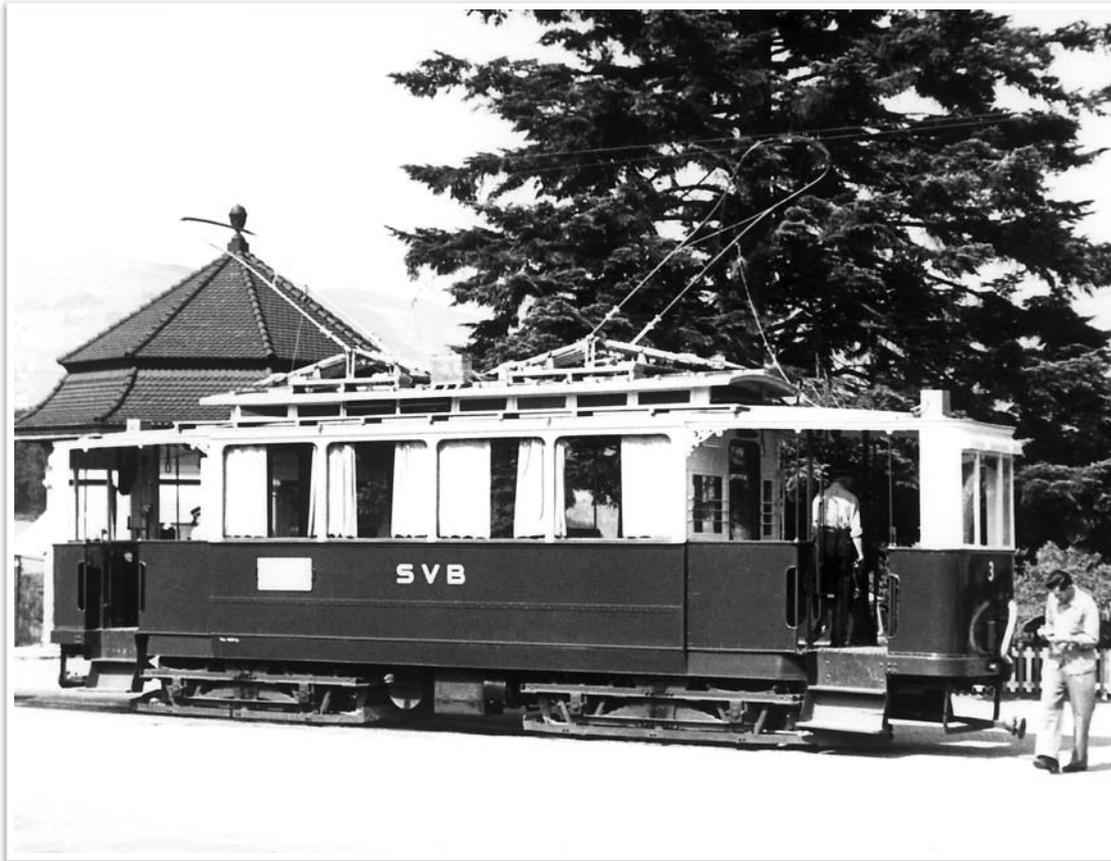
Kronenplatz mit der Gemeindestube und Metzgerei Tschanz (heute Dennerfiliale)

„Es brochnigs Ärmli“

Ich hatte eben ein neues Velo erhalten und fuhr das Dorf hinunter, als auf der Höhe des Heimatwerks (heute Edelweissüberbauung) das Tram mir entgegenkam. Ein leichter Angstschwenker – ich geriet in die linke Rillenschiene und stürzte kopfüber auf die Seestrasse, wo mir zusätzlich noch die Strassenlaterne vor dem Bellevue in die Quere kam. Ich merkte bald, dass da etwas mit meinem Arm nicht ganz in Ordnung war. Ich zog das Velo mit Hilfe meiner Mutter, die ganz zufällig aus dem Bühlmann-Laden trat, von den Schienen weg, und das Tram nahm seine Fahrt wieder auf. Beim Hausarzt Dr. Meister, den wir sofort aufsuchten, wurde das gebrochene „Ärmli“ fachgerecht eingegipst.

Ursula Holderegger-Maurer, Spiez





„Nume-ne Halbstund Verspätig“

Mein Vater, Ferdinand Staub, blieb als Schulbub einmal mit seinem Velo beim Hotel des Alpes in einer Tramschiene hängen, als er dem herannahenden Tram ausweichen wollte. Es überschlug ihn jämmerlich. Das Tram stoppte rechtzeitig. Der Tramführer und ein Passant kümmerten sich sofort um ihn, holten Wasser, reinigten die Schürfwunden, verbanden die Wunden mit dem, was eben zur Hand war, und taten, was sie konnten. Die Prozedur dauerte über eine halbe Stunde, während das Tram stillstand. Ein Teil der Fahrgäste stieg aus und ging zu Fuss zum Bahnhof. Die anderen warteten geduldig, bis der Verunfallte verarztet war, und nahmen die halbstündige Verspätung ohne weiteres in Kauf.

Gerda Cimarosti-Staub, Spiez

1951 beim Terminus

Aktive Spiezer Jugend

„So, dir Schnuderhüng – i will nech de !“

Schon sehr früh, nachdem der Betrieb aufgenommen worden war, entdeckte die „aktive“ Spiezer Jugend, dass mit diesem Bähnli allerlei Allotria getrieben werden konnte und es nicht nur zu gebrauchen war, um Gäste und Gepäck zu transportieren, sondern sehr geeignet auch, Bubenstreiche zu spielen und den Tramführer zu ärgern.

Anna Turtschi, Spiez

„Chäpsele“

Eines der beliebtesten Spielchen war, Chäpsele auf die Schienen zu legen und in einem sicheren Versteck zu beobachten, wie das Tram darüber fuhr und sie zur „Explosion“ brachte. Das kurze Geknatter erfreute dann

die „Bombenleger“ ganz ungemein und war der Lohn für die mutige Tat. Und wenn das eine oder andere Mal deswegen das Tram stoppte, dann war ihre Freude riesengross und erreichte den Höhepunkt, wenn der Tramführer vom Führerstand aus ein Donnerwetter losliess und die versteckten Helden danklos mit „Schnuderhüng“ betitelte.

Anna Turtschi, Spiez

Der Versuch, ein ganzes Truckli dieser „Chäpsele“ mit Kaugummi auf die Schienen zu kleben und so einen „Höllenchlapf“ zu erzeugen, gelang zur grossen Freude der Erfinder hervorragend und wurde in regelmässigen Abständen wiederholt.

Res Rentsch, Spiez

Bei der Bahnhofporte im 1959





Auf der Suche nach wirksameren Mitteln

Mit der Zeit „erchlüpfte“ der Tramführer nicht mehr ab jedem Geklepf, und das Spiel verlor seinen Reiz; es mussten andere Mittel eingesetzt werden, um das Trampersonal zu foppen. Wir waren „Lausbuben“, die in gewissen Abständen Flobertchügeli auf die Tramschienen legten. Wenn dann das Tram darüber fuhr, gab es einen anständigen Chlapf. Der Tramführer stieg aus und untersuchte das Tram von allen Seiten, fand aber nichts Aussergewöhnliches. Er fuhr dann weiter, um nach 100 Meter das gleiche Spektakel wieder zu erleben. Der Tramführer stieg wieder aus, war sehr aufgeregt. Wir jungen „Löle“ beobachteten das ganze Geschehen aus sicherer Distanz und hatten unsere helle Freude daran.

Alfred Löffel, Spiez

Bahnhofporte

Ein gröberes Kaliber

Eine stetige Steigerung des Knalleffektes löste mit der Zeit keine Reaktionen des Trampersonals mehr aus, und selbst Knallfixzäpfchen brachten sie nicht mehr aus der Ruhe. Also war gröberes Kaliber gefragt. Eine leere Patronenhülse, gefüllt mit den Köpfen grüner Schwefelzündhölzer, wurde gut getarnt auf die Schiene gelegt. Und schon näherte sich der nächste Wagen 101. Mit Herzklopfen verfolgten wir die Fahrt. Da – ein Knall! – Schnellbremsung. Tramführer Turtschi verlor beinahe seinen martialischen Schnauz und der Kondukteur Baumer seine legendäre Brissago. Die beiden kontrollierten das Drehgestell und fuhren dann Richtung Bahnhof weiter, nicht ohne einige laute Verwünschungen an die unsichtbaren Täter.

Res Rentsch, Spiez

Haltestelle Bahnhofsporte





Mensch, ärgere dich nicht

Um die Tramführer zu ärgern, gab es verschiedene Möglichkeiten. Die Strecke zwischen Krone und Bahnhof war sehr eng. Buben und Mädchen machten es sich zur Gewohnheit, sobald ein Tramwagen sich näherte, sich zwischen der Stützmauer beim Bahnhof (Bahnhofporte) und dem Tram einzufinden. So musste der Tramführer, meistens war es Turtschi Chrigel, nicht nur langsamer fahren, sondern auch noch rücksichtsvoller, was ihn jedesmal sichtlich ärgerte.

Aus der Broschüre von Florian Inäbnit

Das ideale Gleitmittel

Diese Strecke war überhaupt sehr anfällig für allerhand absichtliche Störungen. Da sie sehr steil war, hatten sich einige Buben einen

*Tram vor dem Nobelhotel Spiezerhof
(heute Restaurant Welle) um 1955*

ganz besonderen Streich ausgedacht. Sie beschmierten die Tramschienen mit Seife, so dass die Räder des bergwärts fahrenden Trams durchdrehten. Erst nachdem der Tramwagen etwas zurückgerollt war und Anlauf auf uneingeseiften Schienen genommen hatte, gelang es dem Trämmler, diese Steilstrecke zu überwinden.

Aus der Broschüre von Florian Inäbnit

Sandspiele

Mehrmals haben wir dem Tramführer den gleichen Streich gespielt. Wir füllten unsere Kesseli mit Sand aus unserem Sandkasten, und wenn das Tram gerade bei der Schiffstation unten war, schlichen wir zu den Geleisen in der Nähe des Tramdepots und schütteten den Sand in die Rillenschienen. Aus dem sicheren Versteck im Kastanienbaum in





unserem Garten konnten wir dann beobachten was nun geschah: Das Tram kam hochgefahren und kam plötzlich ins Schleudern, die Räder fanden keinen Halt mehr. Das Tram musste anhalten, Turtschi Chrigeli stieg fluchend und wild gestikulierend vom Trittbrett und schaute sich suchend um. Wir im Baum oben hielten uns ganz still, hielten unsere Nastücher vor den Mund, damit unser Kichern nicht gehört werden konnte. Wie das Trampersonal den Sand aus den Schienen herausgeputzt hat, das weiss ich nicht mehr genau; aber nach einem recht langen Halt, den sicherlich auch zahlreiche Fahrgäste erdauern mussten, zog das Tram wieder an und fuhr Richtung Bahnhof weiter.

Barbara Büchi-Schneider, Spiez

Ländte mit Spiezerhof um 1950

Versuch gelungen

Weniger harmlos war die „glänzende“ Idee von Edi. Er wollte sehen, was passieren würde, wenn man eine mehrere Zentimeter lange Dachlatte in beide Rillenschienen drücken würde. Als nun das Tram nach der Haltestelle „Dorf“ wieder anfuhr, sprang die Vorderachse aus den Schienen. Mit einem Ruck stand das Tram still. Es musste mühsam mit Hebewerkzeugen wieder auf die Schienen gehievt werden. Der Zwischenfall gab für einige Zeit zu reden; aber da niemand etwas gesehen hatte, kam auch niemand darauf, wie die Latten in die Rillenschienen hatten gelangen können. Ich und Edi wussten es, aber wir hielten wohlweislich beide dicht.

Roland Frey, Spiez



*oben: um 1938 bei der Schiffstation
rechts: um 1951 beim Hotel Eden
unten: beim Terminus um 1950*





Gratisfahrten

Wegen des grossen Gefälles musste das Spiezer Tram sehr langsam fahren. Halbwüchsige nützten diese Eigenart aus und entwickelten eine ganz eigene Sportart: Man stieg vorne ein, und wenn der Kondukteur sich näherte, um das Billett zu knipsen, sprang man aus dem Tram und stieg hinten wieder ein. So konnte man gratis zum Bahnhof fahren.

Aus der Broschüre von Florian Inäbnit

Beim heutigen Restaurant Schlosspintli in den Kriegsjahren 1939/45

Seite 37:

Bild links oben mit

Kari Baumer und

Christian Turtschi (v. l. n. r.)

Bild rechts

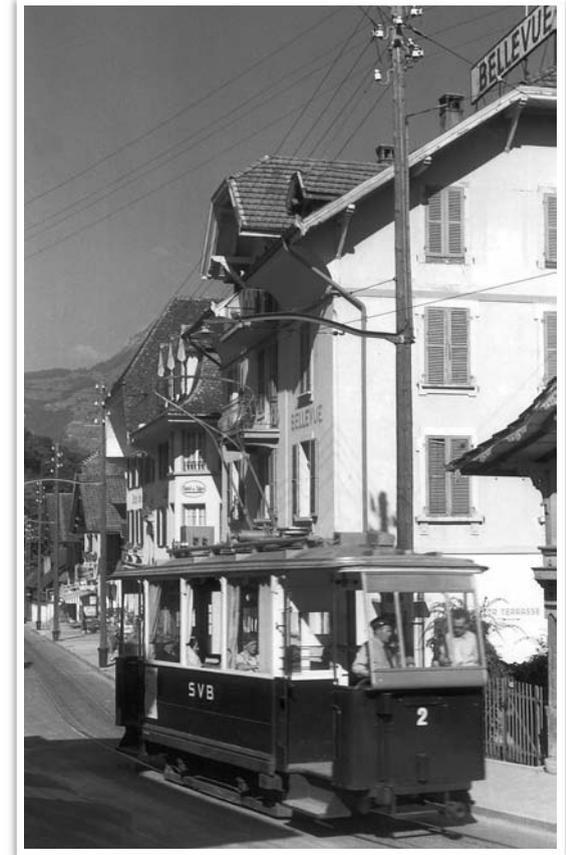
beim Hotel Bellevue (1955)

Sonderfahrten



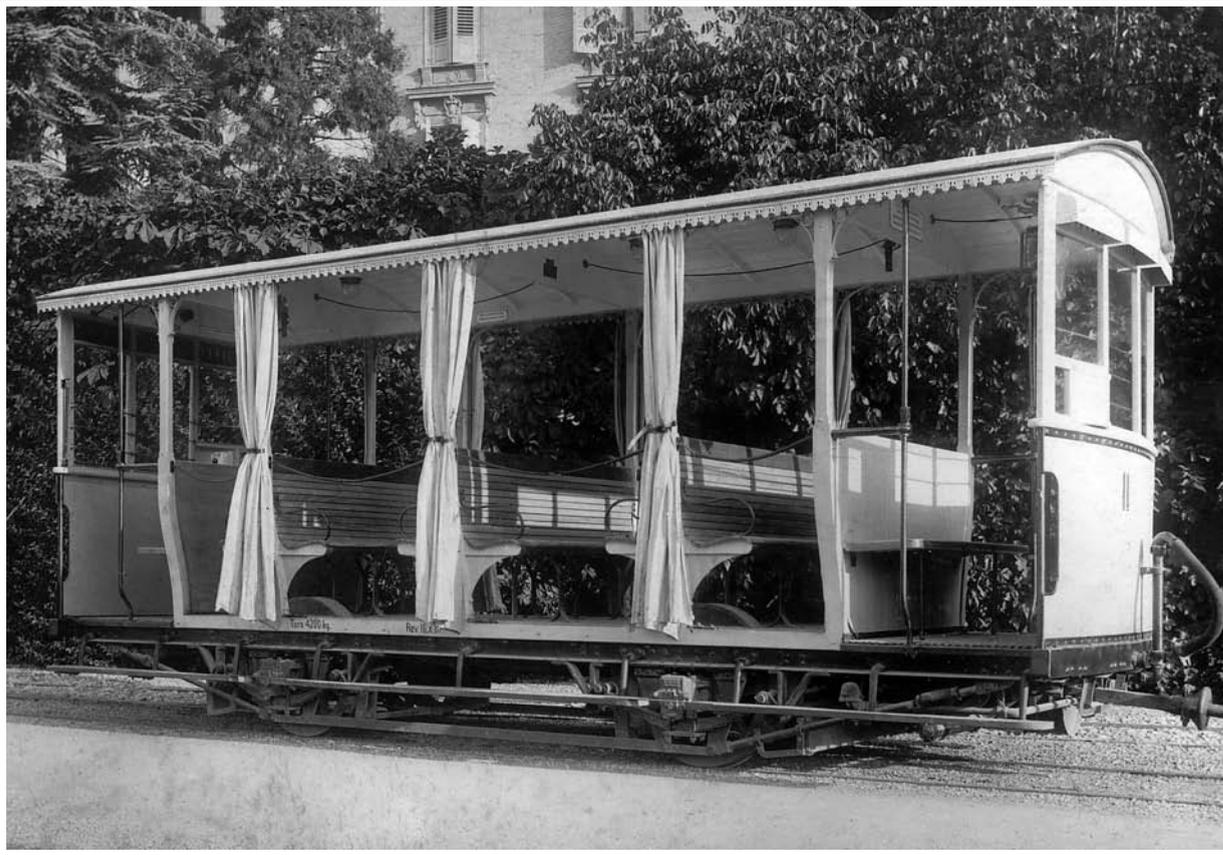
Tramfahren à discrétion

Tramfahren – das war im Frühling für uns Bellevue-Buben immer ein besonderes Erlebnis und das Höchste. Schon lange bevor das Tram aus dem Depot hervorgeholt wurde, lagen wir unserem Grosi in den Ohren mit dem sich jedes Jahr wiederholenden Wunsch, Tram fahren zu dürfen. Denn es war eine Tradition, dass am ersten Betriebstag, der immer auf einen Sonntag fiel, unser Grosi mit seinem breitrandigen Sonntagshut von der Krattigstrasse herunterkam und uns Buben mit aufs Tram nahm. Hinauf zum Bahnhof – hinunter zum See – und wieder zum Bahnhof – so ging's den lieben langen Tag. Die Fahrt wurde nur für eine kurze Zeit für das Mittagessen daheim im Bellevue unterbrochen. Am Abend hatten wir viel gesehen und waren sehr müde; aber unser Bedarf an Tramfahrten war damit für die ganze Saison gedeckt.



Erwin Maurer, Spiez

Sommerwagen (im Hintergrund der Spiezerhof)



„Ds Summerträml“

Äs bsunders Vergnüege isch jedes Jahr für mini Schwöschter u mi gsi, we ds Summerträml isch vüre gno worde.

Ds Summerträml, das muss me wüsse, isch o ganz äs bsunders gsi – ohne Fänschterschibe – aber mit Vorhängli schön drappiert. Mir hei dörfe am erschte Sunntig, wes de gfare isch, vo dr Haltstell bi der Beckerei-Confiserie Frey, visavis vom Schuelade Ritschard, wo üsi Eltere gfüert hei, yschtige u bis zur Schiffländti u wider zrüg gfare. Äs Vergnüege, mir hei üs uf jede Fau immer druf gfreut.

Silvia Ringgenberg-Bhend, Spiez

Ein Halt nach Mass

Amene schöne Summerabe si es paar Giele im Seegarte binere gmütliche Rundi gsy. Si hei dert enandere viu z'verzelle gha. Si hei du no i d'Chrono ueche weue u hei bi der Ser-viertochter ihri Schulde zahlt u si obsi gloffe.

Wo si bi der Haltstell vo der Villa Bertha si gsy, hei si gseh, dass ds letzte Tram vo der Ländti ueche z'fahre chunnt. Si hei du grati-burgeret, ob ächt das e Lösig wär, weme mit em Tram zur Chrono ueche würdi fahre – es sig doch no e schöne Bitz zum Loufe. Si hei ds Trämli gsteut u si ygstige. Der Boumer Kari het ne de ds nötige Fahrgäut abgnoh o sicher Freud gha a dene guete Giele.

Si hei du gwährweiset, wo es ächt am beschte wäri zum Usstige, d'Hautsteu bi der Beckerei Frey isch scho verbi gsy u me het scho d'Chrono gseh. Si hei du e gueti Idee gha u heisech zwäg gmacht für uszstige. Wo si



genau vor em Ygang vor em Restourant si gsy, het dä, wo am nechste isch gsy, das Seili ergriffe, wo derzue dient, am Bahnhof obe der Stromabnehmerbügu vo vorne uf die hingeri Site z'zie. Fasch uf ene Meter gnau het er du am Seili zoge u dermit der Bügu vo der Fahrleitig ache zoge, das het du e Stromunterbruch bewürkt u ds Tram isch haut du stiugstande. Si hei du ufem nächste Wäg i d'Chrono chönne.

Nachdem der Bügu wider a d'Fahrleitig ueche gschneut isch, hets e paar Funke gäh – u z'Tram isch gäge Bahnhof uche witer gfare. Di ganzi Aktion isch so guet organisiert gsy, niemer het öpis chönne säge derzue.

I der Chrono am runde Tisch heisi du gfunde, das sig doch super, we me mit em Tram grad bis vor Tür vom Restaurant chönn fahre – das sig für Zuekunft empfähenswert.

Fritz Waber, Spiez

„Dere mache-n-i jitz no schnäll e chly Angscht“

Ende der fünfziger Jahre trat das altgediente Trampersonal nach und nach in den wohlverdienten Ruhestand. Die BLS als Konzessionärin ersetzte dieses Personal durch junge Kondukteure, die man kurz instruierte und dann als Tramführer einsetzte.

So wartete einst an einem regnerischen Sonntag ein solcher „Temporär-Tramführer“ beim Terminus auf Kundschaft. Und da sich niemand zeigte und die Fahrt doch gemäss Fahrplan stattfinden musste, lud er ganz einfach einen Passanten zu einer Fahrt zum See hinunter ein, damit er einen Gesprächspartner habe.

Und so kam auch ich zu einer Spezialfahrt, die nur mir allein gehörte. Kurz vor der Endstation beim Schlosspintli fuhr plötzlich eine Frau mit ihrem Auto rückwärts aus dem

Beim Schlosspintli (im Hintergrund das Hotel Spiezerhof)



Parkplatz unter den Kastanienbäumen hervor, direkt auf das Tramgeleise. Aber statt zu bremsen, beschleunigte der junge Tramführer noch. Auf meine Frage, ob er denn das Auto nicht gesehen habe, meinte er übermütig: „Dere mache-n-i jitz no schäll e chly Angscht.“ Kurz vor dem Auto stoppte er abrupt.

Zu seiner Freude hatte die Fahrerin völlig die Fassung verloren und konnte weder vor- noch rückwärts fahren. Er aber bimmelte ungeduldig und unaufhaltsam. Endlich gelang es dann der Frau doch noch, von der Strasse auf den Parkplatz zu fahren, wo sie ausstieg.

Als aber anschliessend die Frau, die sich wie eine Dame benahm und wohl auch eine war, unten an der Ländte den jungen Tramführer aufsuchen wollte, wohl um ihn über sein seltsames Verhalten zur Rede zu stellen, hatte es dieser vorgezogen, über die hintere Plattform



zu verschwinden und kleinlaut ins Ländterhäuschen auszuweichen.

Peter Zwahlen, Spiez

*Beim „Hausfrauenkreisel“
an der Seestrasse*



*Aufnahme um 1940.
Endstation Bahnhof Spiez.
Sommerwagen C 11 und
Anhängers F 21*

Mit und ohne Strom

430 Meter Bremsweg

Am grossen Motorwagen Ce 4/4 Nummer 3 waren am 25. August 1925 der Wagenführer-Ablöser Bichsel und der Kondukteur-Ablöser Baumer mit 30 Fahrgästen unterwegs vom See zum Bahnhof hinauf. Angehängt war nicht der Sommerwagen, sondern der Gepäckwagen F 21 mit einer Nutzlast von 700 kg.

Vor dieser Zugskomposition fuhr mit geringem Abstand ein Spritzwagen, der die trockene, staubige Strasse und damit auch die Schienen sehr stark mit Sulfitleuge bewässerte. Dann ging alles sehr schnell: Beim Wiederanfahren nach der Haltestelle Kurhaus (Hotel Eden) begann der Zug auf den nassen Schienen rückwärts zu gleiten. Im ersten Augenblick erkannten Bichsel und Baumer die gefährliche Situation nicht, und als sie merkten, was vor sich ging, schienen sie fast den Kopf zu verlieren. Unterdessen

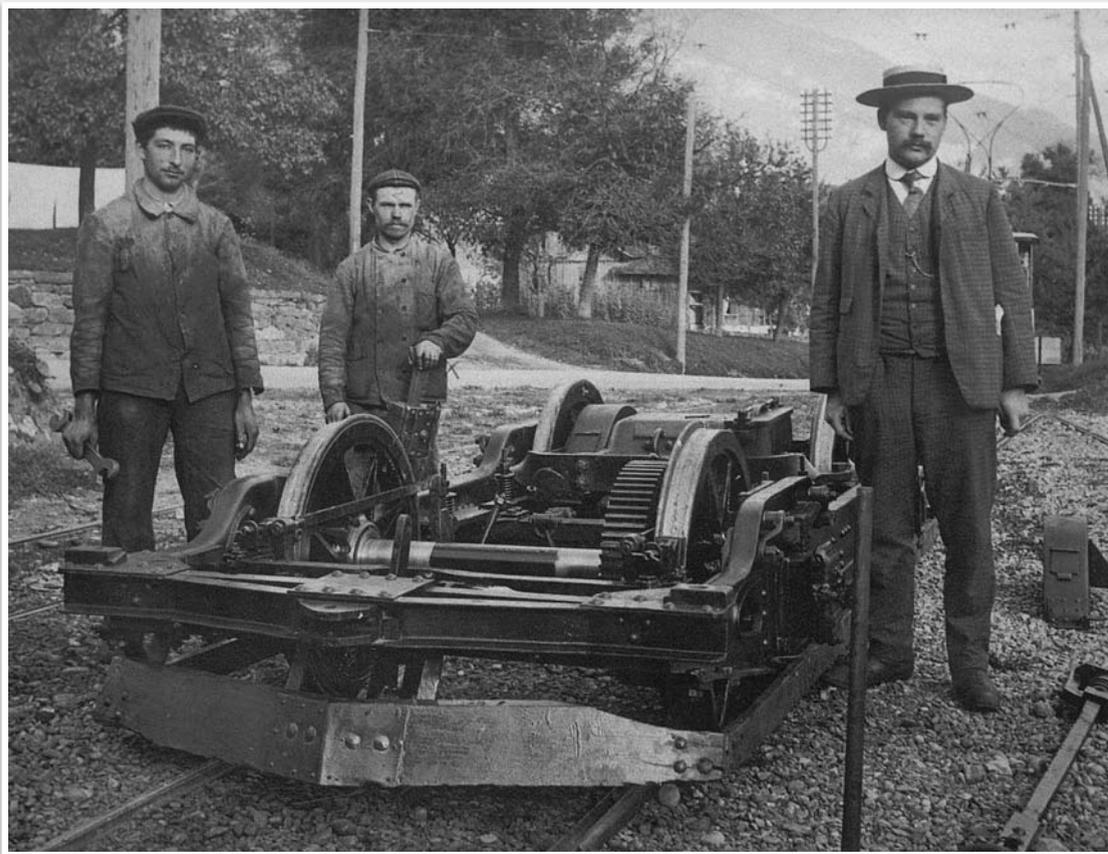
kam der Triebwagen mit dem angehängten Rollwagen immer mehr in Fahrt und die Fahrgäste wurden immer unruhiger; dass etwas nicht stimmte, wurde ihnen bewusst. Bichsel zog auch nicht die Notbremse, wie es in diesem Fall richtig gewesen wäre, sondern nur die Magnetschienenbremse. So brachte er den Zug erst nach 430 Meter zum Stehen. Wie schnell die Fahrt gewesen sein muss, kann man sich vorstellen, wenn man weiss, dass das Gefälle hier durchschnittlich 69 Promille betrug.

Bei diesem Zwischenfall, der viel schlimmer hätte ausgehen können, zog sich einzig eine Passagierin Schürfwunden zu, als sie, in Panik geraten, trotz der Ermahnung des Wagenführers, absprang.

Aus Broschüre von Florian Inäbnit



Revisionsarbeiten vor dem 2. Weltkrieg.



Ein Schienenfahrzeug ohne Lizenz

Unser Leiterwagen hatte mit seinen Vorderrädern genau die gleiche Spurweite wie das Tram. Mit diesem reifenbeschlagnen Wagen, die Vorderräder in der Rillenschiene, der Bürgin die Deichsel mit den Beinen leicht haltend, fuhren wir waghalsig zum See hinunter und noch eine Weile ohne Schienen dem See entlang.

Barbara Büchi-Schneider, Spiez

„Dürebrönt!“

Me het all Frühlig im alte Tramdepot a der Seestrass ds Tram usem Winterschlaf geweckt. Da isch ds Mechanische u ds Elektrische ufe Zuestand u beschti Funktion prüeft u grevidiert worde. So ou im 1959. Wo mer der Wagechaschte ufbocket hei, heimer

gmerkt, dass sich es Drehstell langsam i Bewegung setzt. Im erschte Chlupf het de Röthlisberger Hans d'Cappe abzuge u unger nes Redli gworfe. Aber das isch zwenig gsy für das schwäre Drehstell. Druface het er no es Hebyse packt u het's wölle i d'Speiche vom Redli schiesse; aber das Hebyse isch i wytem Boge dür d'Luft gfloge – u ds Drehstell het Fahrt Richtig See gnoh. Der Fahrdienst-Awärter Rosselet Aschi isch uf ds Velo gsprunge u däm immer schnäller fahrende Drehstell nachegfahre. Är het „Achtung“! brüelet u mit em Velolüti Sturm glüetet für d'Lüt z'warne.

Da heimer doch afe Angst übercho – ds Drehstell chönti i See gheie. Aber dert, wo d'Schiene ufghört hei, het dr Asphalt dä Usbrächer e chli chöne abbrämse. Zum Glück isch es de no a ne Ländtipfoschte donere. Öppe no e Meter vor em Abgrund heimer de aatrotffe. Fasch wär ds Drehstell i See gfalle. De Schnyder Kurt het nes du das

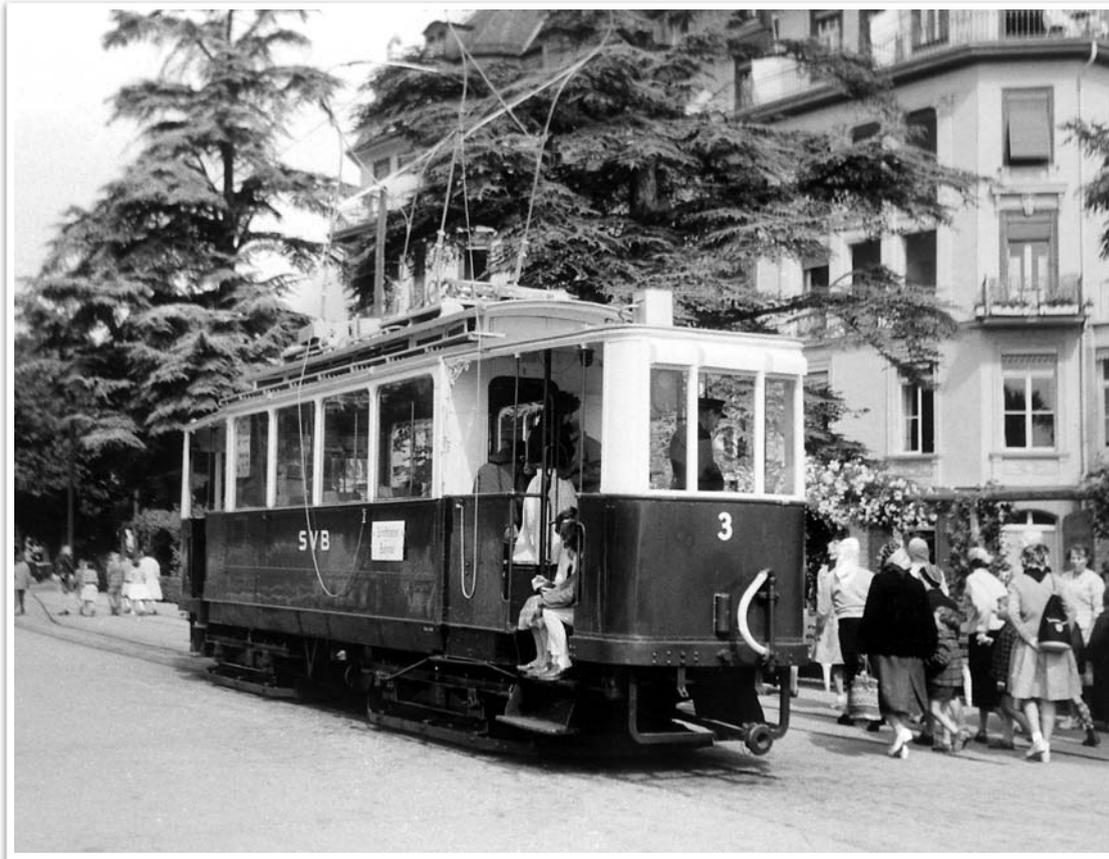
Drehstell mit em Unimog wieder zum Depot ufezoge.

Erwin Marti, Spiez

Foto vom 9. August 1958



*Bei der Schiffstation mit Hotel Spiezerhof
im Hintergrund, am 4. Juli 1960*



„Chrigel, gib ändlech Strom!“

Es war an einem schönen Sommersonntag, der Betrieb in der Bucht schon rege. Die beiden Giele Öttu Siegenthaler und Küre Baumer waren auf dem Weg zum Tennisplatz auf der Schonegg, um dort Bälle aufzulesen, wofür sie 50 Rappen pro Halbtage erhielten. Unterwegs kamen sie beim BKW-Transformhäuschen vorbei. Dieses hatte ein kleines Türmchen mit den zu- und wegführenden Freileitungen, und auf der hinteren Seite drei grössere Fenster, aufgeteilt in zahlreiche kleine Scheibchen. Als treffsicherer Steinerwerfer reizten diese Scheibchen Öttu ganz besonders. So beschlossen denn die beiden, getarnt hinter den Büschen des Schonegg-Hotelgartens, diese Scheibchen zu ihrem Zielobjekt zu machen. Öttu kam in ein richtiges Fieber, als ein Scheibchen nach dem andern klirrend in Brüche ging. Küre aber drängte bald einmal darauf, aufzuhören und zum Tennisplatz zu gehen; schliesslich

waren sie losgezogen, um Tennisbälle aufzulesen. Öttu jedoch bestand darauf, vorher noch einen Stein in das letzte Scheibchen zu werfen; aber – man hatte es kommen sehen, der Wurf misslang – ein lauter Knall und ein stinkendes blaues Röchlein stieg aus dem Traforaum auf. Der „Meisterwurf“ verursachte einen Kurzschluss und legte augenblicklich das gesamte Spiezer BKW-Netz lahm.

Kurz darauf wollte Küres Vater, Kari Baumer, bei der Ländte mit dem vierachsigen, gut besetzten „Sunntigtram“ zum Bahnhof hinauf fahren – und das Tram tat keinen Wank. Alles Riegeln am Steuerkontroller nützte nichts. Aufgeregt lief Baumer zum Diensttelefon bei der Schiffstation, um Schaltwärter Turtschi im Tramdepot bei den Umformern anzurufen. Er brüllte ganz erregt in den hölzernen Hörer: „Chrigel, gib ändlech Strom!“ – „I cha nid“, bekam er zur Antwort, „i ha o kene.“ Bis dann die BKW-

Monteure am Sonntagnachmittag den Schaden endlich behoben hatten, blieb das Tram unbeweglich bei der Ländte vor dem Spiezerhof stehen. Die Passagiere – und es waren deren nicht wenige – mussten wohl oder übel in den Sonntagskleidern zu Fuss zum Bahnhof hinauf. Die beiden Sünder waren bald eruiert. Sie mussten am Montag beim BKW-Betriebsleiter Arn antraben, der ihnen gehörig die Kappe wusch. Küre musste als Strafe sein ganzes Sparkässeli mit rund 40 Franken leeren – ein Vermögen!

Besonders ärgerlich und peinlich aber war der ganze Vorfall für Kari Baumer, dem der eigene Sohn im wahrsten Sinne des Wortes des Handwerk gelegt hatte.

Kurt Baumer, Zweisimmen





Tramdepot an der Seestrasse bei der Kreuzung Niederliweg/Schlossstrasse. Hier war auch die Umformergruppe Wechselstrom/Gleichstrom installiert.

links: Aufnahme von 1959

Das Spiezer Tram – zweckentfremdet

Schmuck „Tram made“

Dass das Spiezer Tram zur Anfertigung von Schmuck eingesetzt werden könnte, zeugt von der Innovations- und Phantasiekraft der jungen Spiezer vor 50 Jahren. Das ging so:

1. Man besorgte sich beim Dorfschmied Herren einen Rossnagel (Hufnagel) mit langem, schlankem Schaft.

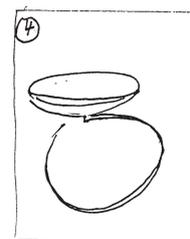
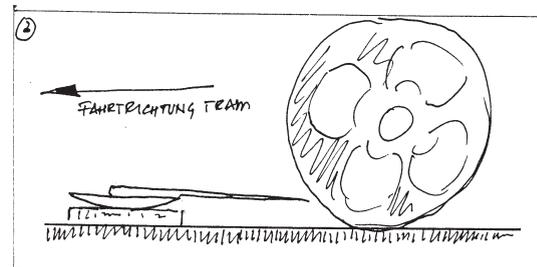
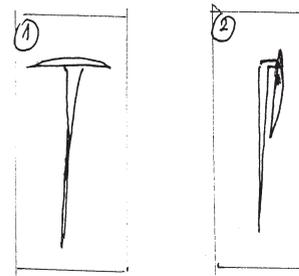
2. Daheim, auf dem Kloben, schlug man den Schaft direkt unter dem Kopf winklig flach, so dass er direkt auf dem Kopfrand auflag. Dann „schmiedete“ man Kopf und Schaft flach aneinander.

3. Nun nahm man einen 1-Räppler und den behandelten Rossnagel in den Hosensack und ging zur Bahnhofspforte. Dort legte man sorgfältig zuerst den 1-Räppler auf das Tramgleise und dann den Rossnagel, den Schaft parallel zum Gleis. Und nun wartete

man hier aufgeregt in sicherem Abstand. Fuhr nun das Tram über den Ráppler und den Nagel, und verrutschte das Ganze nicht, so wurden beide Teile ineinandergespresst oder zumindest die Prägung in den Nagelkopf.

4. Nun musste man zu Hause nur noch den Nagelschaft zu einem Ring krümmen und man hatte eine einmalige Gabe für den Schulschatz. Diese Herstellungsart war nicht oft erfolgreich; aber es gab ja letztlich auch nicht so viele Schulschätze, die beschenkt sein wollten.

Martin Toggweiler, Spiez



Martin Toggweiler

Tea-Room Frey (heute Café und Konditorei Binoth)



2-Räppler – Spezialprägung

Es war Anfang der 40er Jahre. Da kamen die „Töggeli-Kasten“ auf und wurden bei den Jungen damals grosse Mode. Eines Tages stellte ein Vertreter einen solchen auf unserer Terrasse im Tea-Room/Bäckerei Frey an der Seestrasse auf. Er sollte dem Freizeitvergnügen dienen. Pro Spiel musste ein 20-Rappen-Stück eingeworfen werden. Zu jener Zeit waren für uns 20 Rappen ein grosses Geldstück in unserem bescheidenen Sackgeld – doch die Töggelisucht hatte uns gepackt, und die 20er im Portemonnaie wurden immer weniger. Da kam mir eine Idee, und ich probierte sie gleich aus. Ich steckte einen Zweiräppler in den Automaten Schlitz, in der Annahme, der täte es vielleicht auch. Dieser aber fiel direkt in die Kasse durch und war verloren. Der Durchmesser von nur 2 cm war zu klein. Da kam mir die zweite Idee, auf die ich heute noch stolz bin. Ich legte einige 2-Räppler auf die Tramschiene vor unserem

Haus – das Tram fuhr darüber – und es klappte. Die nun etwas plattgedrückten Geldstücke passten wunderbar in den Töggelikastenschlitz. Wir konnten spielen. Fortan spielten wir – ich hatte einige meiner Spiel Freunde in das 2-Räppler-Geheimnis eingeweiht – für 20 Rappen gleich 10 Matches, so dass wir in kurzer Zeit zu wahren Töggelikasten-Champions wurden. Herr Stettler von der Bank hat sich wohl gewundert über den gestiegenen Bedarf an 2-Rappen-Stücken, und der Töggelikasten-Vertreter wohl auch über die magere Ausbeute an 20-Rappen-Stücken. Übrigens versuchten es bald auch andere Giele mit tramgepressten 2-Räpplern an Zigaretten- und Täfelautomaten – und es funktionierte. Die Automatenfabrikanten aber reagierten schnell darauf und wussten diese unkonventionelle Art der Sackgeldstreckung zu unterbinden.

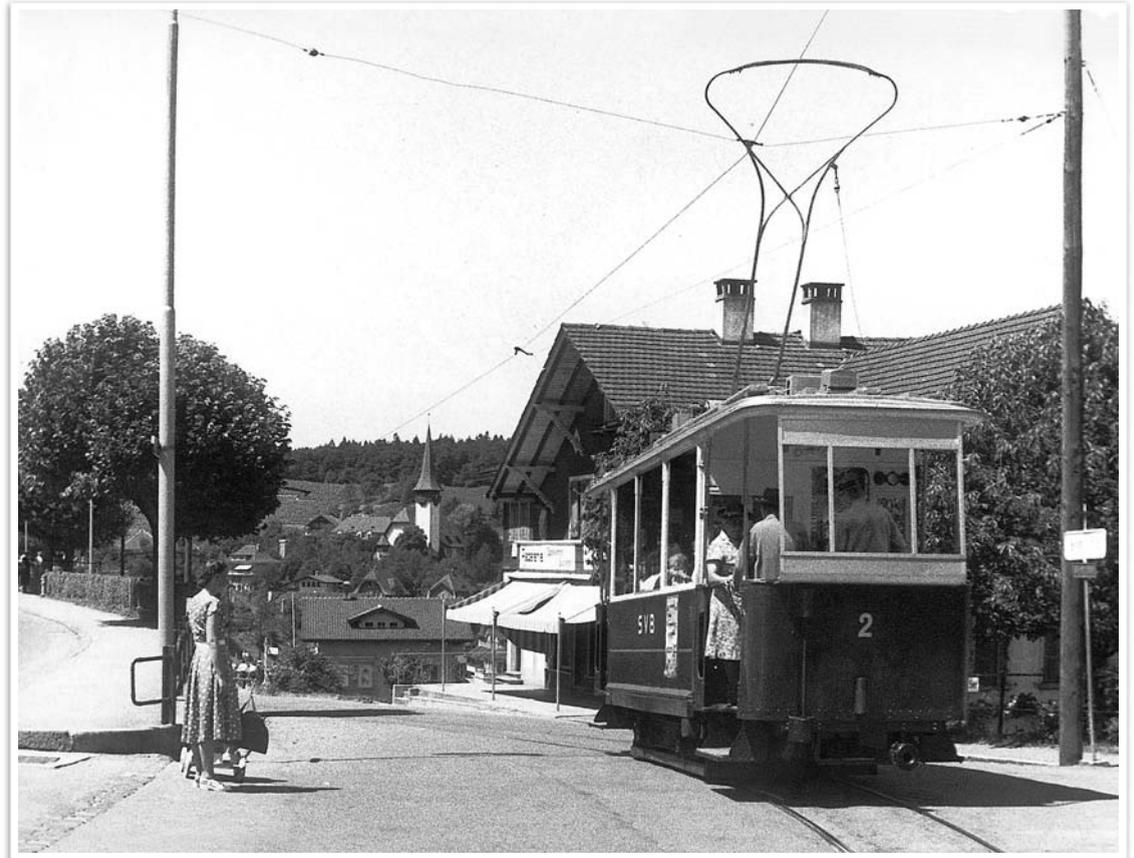
Roland Frey, Spiez

Tannegg, am 5. Juli 1959 mit Porschehaus

Der trambehandelte Fünfliber

Mein Vater musste als Bub ins Konsum einkaufen gehen. Die Mutter gab ihm einen Fünfliber. Unterwegs mit seinem Freund machte er spontan den Vorschlag, dieses Geldstück auf das Tramgeleise zu legen und zu schauen, was dann passiere. Gesagt, getan. Das Tram fuhr über den Fünfliber, der so sehr plattgedrückt wurde, dass er an Durchmesser gewann und nicht mehr ins Portemonnaie passen wollte. Schlimmer aber war, dass die Verkäuferin sich weigerte, diesen abartigen Fünfliber anzunehmen, obwohl die Buben versicherten, das Geldstück sei ganz unbeabsichtigt in die Schiene gefallen. Ein Kunde anerkant sich, den Silberfünfliber nach Hause zu nehmen, ihn dort über dem Bunsenbrenner zu erhitzen und ihm durch Klopfen wieder die ursprüngliche Form zu geben. Das geschah auch, und der Fünfliber war als Zahlungsmittel wieder anerkannt.

Gerda Cimarosti-Staub, Spiez





Seestrasse mit Krone um 1910

Und dann noch dies...

- Am 1. September 1899 reichte Rudolf von Erlach, ein Ing. aus Spiez, das Gesuch für den Bau und Betrieb einer elekt. Strassenbahn in Spiez ein.
- Die Konzession wurde am 30. März 1900 von der Bundesversammlung erteilt.
- Ein Aktienkapital für Fr. 185'000.– wurde von ca. 10 Aktionären gezeichnet.
- Die damalige Schlossbesitzerin Frau Gemuseus-Ringgenberg verweigerte das benötigte Land. Eine Expropriation war nötig.
- Baubeginn der Bahn am 3. Mai 1905.
- Erste Fahrt am 2. August 1905 mit zwei 2-achsigen Tramwagen, von der Firma Alioth in Münchenstein gebaut, zu je 18 Sitz- und 14 Stehplätzen.
- Die benötigte Energie wurde ab EW-Kanderwerk im Depot an der Seestrasse mit zwei Maschinen zu Gleichstrom umgeformt. Die zwei 90-PS-Asynchronmotoren waren für eine Spannung von 4000 Volt und eine Devidenzahl von 40 Perioden gewickelt. Die Generatoren besaßen Compound-Wicklungen und konnten eine Dauerleistung von 60 KW bei 550 Volt abgeben. 1923 musste ein Vorschaltwiderstand beim Erregerstromkreis wegen des Wechsels der BKW vom 40- zum 50-Hz-Betrieb im Jahr 1912 eingebaut werden.
- Für die ganze Strecke kostete 1905 ein Billett 20 Rappen, eine Teilstrecke 10 Rappen. 1958 kostete ein Billett für die ganze Strecke bereits 50 Rappen.
- Die Fahrzeit betrug 8 Minuten bei V-max. von 20 km/h mit den fakultativen Haltestellen (Seeweg, Kurhaus, Dorf, Kreuzstrasse und später auch Bahnhofporte) und der Ausweichstelle beim Depot.
- In den ersten Betriebsjahren verkehrten 34 bis 41 Kurspaare, später waren es nur noch 18 bis 19 Kurspaare pro Tag.
- Bei Betriebsaufnahme waren 5 Personen, 1 Depotchef, 1 Kondukteur, 2 Wagenführer und 1 Schienenreiniger (für tägliche Schienenreinigung) mit gegenseitiger Ablösung, ab 1917 waren nur noch 3 Personen angestellt.
- Die Wagen 1 und 2 waren je 8,8 t schwer, 8,3 m lang mit einer Stundenleistung von 60 PS bei einem Anschaffungspreis von Fr. 16'832.–. Oft mussten bei Grossandrang beide Wagen eingesetzt werden.
- 1906 wurden ein Gepäck- und ein Sommerwagen mit 24 Sitzplätzen eingesetzt.
- Ab 1907 stand der 4-achsige Wagen Nr. 3 für 60 Personen zur Verfügung. Seine Masse: 11,7 m lang, 18 t, 120 PS, Fr. 38'900.–.
- Der Betrieb war jeweils auf die Monate Mai bis September beschränkt.
- Die Betriebslänge der einspurigen Strecke be-

trug 1'251 m und überwand 69 m Höhe mit einer Steigung im unteren Teil der Seestrasse mit 8 % und im oberen Teil mit 5,7%.

- Zwischen 1911 und 1914 war das Tram auch für Posttransporte zuständig.

- 1958 musste das Spiezer Tram seinen Kürzel SVB in SV umbenennen. Die städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) verlangten dies via Eidg. Amt für Verkehr.

- Letzte Fahrt am 25. September 1960 nach längeren Diskussionen über die dringend nötige Erneuerung von Fahrbahn und Triebfahrzeugen und gleichzeitiger Beschluss, auf Busbetrieb umzustellen.

- Pro Jahr wurden im Schnitt von der SVB rund 5'500 km zurückgelegt.

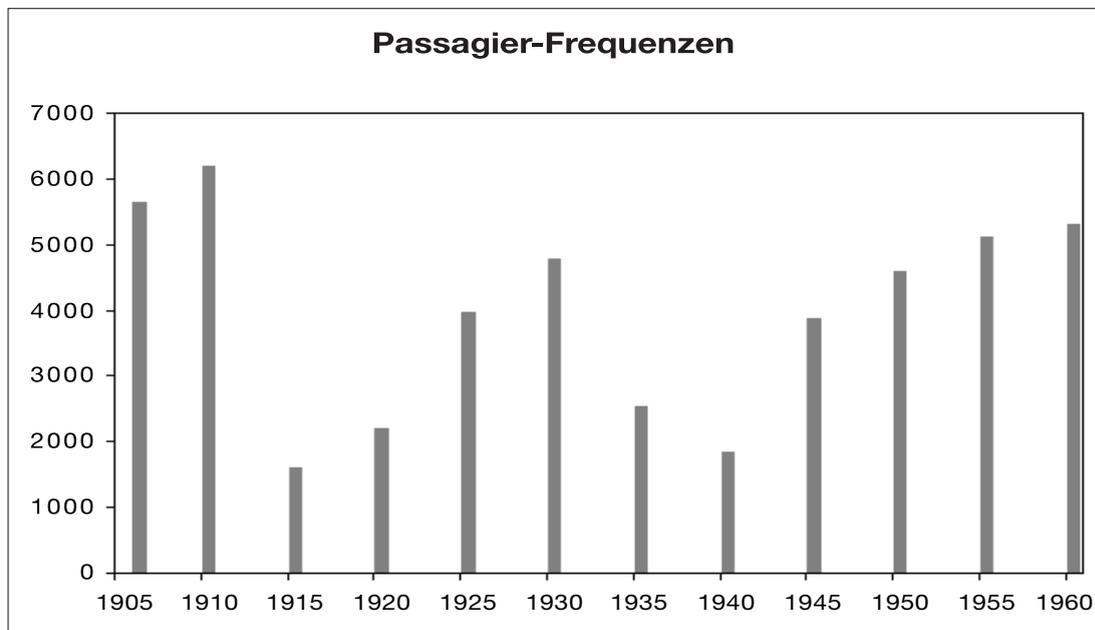
- Pro Jahr wurden rund 40'000 Passagiere, total in den 57 Betriebsjahren rund 2 Millionen, befördert.

- Im Jahr 1961 wurde ein Bus der Basler Verkehrsbetriebe mit 55 Sitzplätzen gemietet.

- Von 1962 bis 1965 wurde der Betrieb mit einem Bus der STI mit 60 Sitzplätzen betrieben.

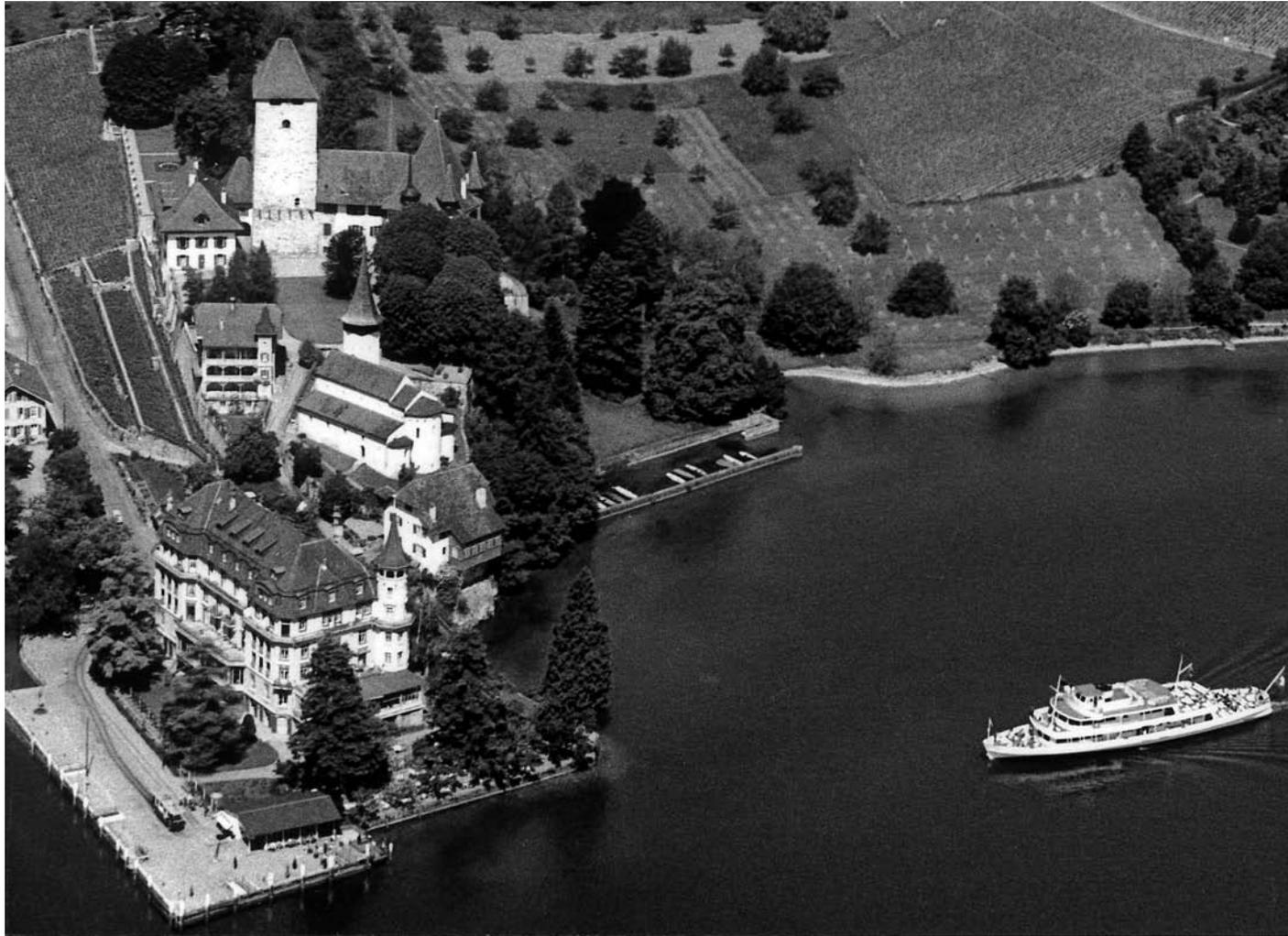
- 1963 wurden alle Tramwagen abgebrochen.

- Ab 1966 übernahm die ASKA von der BLS die Konzession und waltet seither mit ihren Bussen als Betreiberin der Seelinie.



- 1987 wurde das Tramdepot abgebrochen.
- 1993 versuchte eine Initiativgruppe die Verbindungsbahn wieder zu reaktivieren. Leider scheiterten diese Idealisten an der Finanzierung von über 10 Mio. Franken. 1999 löste sich der Trägerverein wieder auf. Das Tram (Modell aus Zürich) beim Restaurant Kreuz in Spiez ist der letzte Zeuge dieses Trägervereins.
- Am 20. Juni 2005 wurde die von Ing. Albert Schönholzer im 1974 angeregte Spiezer Bucht-Bahn (Spi-Bu-Bahn) als Schräglift zwischen der Roggli-Scheune und der Bahnhofporte vom GGR mit einem Beschluss endgültig abgelehnt. Schönholzer bewirkte damals eine planerische Freihaltung eines Trassees für diesen Schräglift.

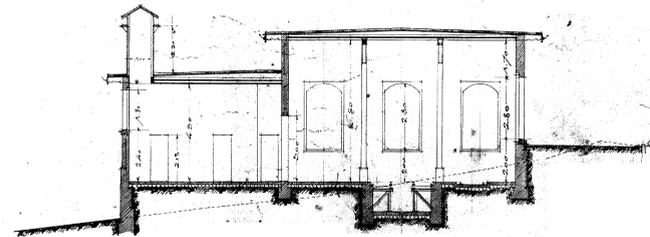
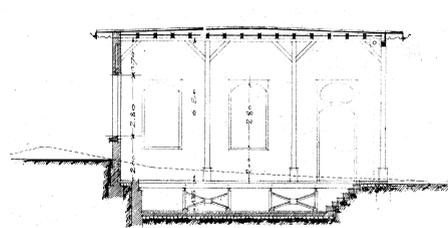
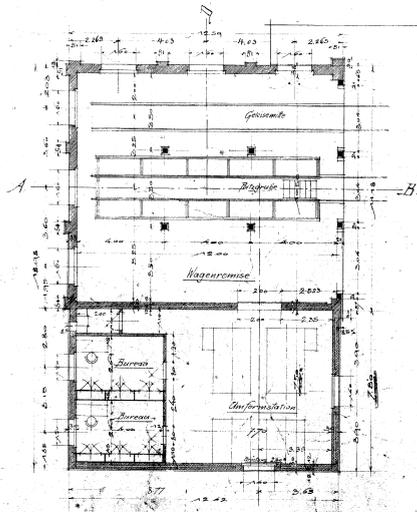
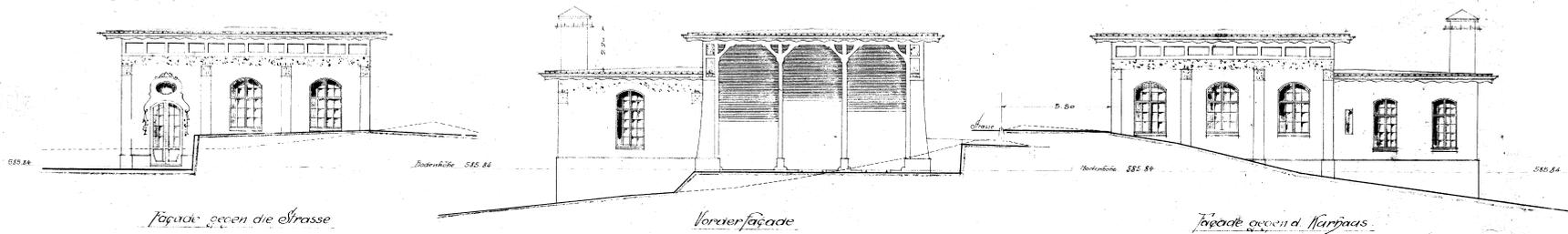




*Aufnahme um 1953.
Unten links ist das
Tram an der Ländte
zu sehen.*

Projekt V.

Ausführungsplan für das Tramdepot Spiez aus dem Jahr 1905 von Frutiger AG, Oberhofen



Schnitt A-H

Spiezer Verbindungsbahn

konstituiert am 19. November 1904



Aktienkapital: Fr. 185,000



eingeteilt in 370 Aktien à Fr. 500

Fr. 500

AKTIE

Fr. 500



00234

von

ert Franken

einbezahlt

auf den Inhaber

1963 wurden alle Tramwagen verschrottet.
Damit endete nach 55 Jahren die wechsel-
volle Tramgeschichte.

Fortschritt, Zunahme des Individualverkehrs
und die anstehenden Investitionen am Geleise,
beim Depot und dem Rollmaterial führten
diesen Entscheid 1959 nach mehrjährigen
Verhandlungen herbei.

Das Tram fuhr am 25. September 1960
zum letzten Mal.

Spiez, den 1. August 1905.