

Kompetenz	1879-1947 Betrieb der städtischen Strassenbahnen, erw. 1947- Betrieb der städtischen Verkehrsbetriebe
Kompetenz-träger	1879- ? private Fuhrunternehmer 1890-1899 Berner Tramway Gesellschaft (BTG) 1900-1918 Strassenbahnen 1918-1947 Städtische Strassenbahnen Bern (SSB) 1947- Städtische Verkehrsbetriebe Bern (SVB)
Entstehung	<p>1879 Die ersten öffentlichen Verbindungen in Bern wurden durch zwei private Unternehmer eingeführt, die seit 1879 und 1885 eine Pferdeomnibuslinie betrieben.</p> <p>1890 Bereits 1884/85 hatte sich ein Initiativkomitee für den Betrieb eines Tramways gebildet, deren treibende Kraft Ingenieur Gaston Anselmier war und die als Vorläufer der 1887 gegründeten Berner Tramway Gesellschaft (BTG) gilt, da vier der neun Mitglieder später auch der BTG angehörten. Zunächst lehnte der Gemeinderat die Vorlage zur Einführung eines Tramways ab, 1888 stimmte er jedoch zu, nachdem sich Ingenieur Anselmier für den Antrieb mit komprimierter Luft als Traktionsart entschieden hatte. Dementsprechend wurde am 13. Dezember 1888 über den Bau und Betrieb der Strassenbahn, über die Benutzung des öffentlichen Grund und Bodens und die Abgabe der Betriebskraft für die Kompressoren zwischen der BTG, der kantonalen Baudirektion und der städtischen Baudirektion eine Übereinkunft abgeschlossen, die zugleich als Pflichtenheft diente. 1898 begannen daraufhin die Bauarbeiten und am 1. Oktober 1890 wurde die drei Kilometer lange Stammlinie vom Bärengraben bis zum Friedhof eröffnet.</p> <p>1900 Anlässlich der Konzessionierung der von der BTG geplanten dritten Linie setzte Ende der 1890er-Jahre die Diskussion um die Kommunalisierung der Strassenbahn ein. Nachdem es der Finanzdirektion gelungen war, im Konzessionsvertrag die Klausel unterzubringen, dass der Rückkauf der dritten Linie jederzeit möglich war, war der Gemeinderat bestrebt, diese Rückkaufsklausel auch auf die beiden bestehenden Linien auszudehnen. Am 26. August 1897 beschloss der Stadtrat, über die Beratungen der Rückkaufsklausel hinauszugehen und direkt über den Ankauf des gesamten Tramwaynetzes zu verhandeln. Die BTG war durchaus zum Verkauf bereit und arbeitete mit Finanzdirektor Müller einen Kaufvertrag aus. Die Aktionäre lehnten den Vertrag jedoch ab. Um die Kommunalisierung durchzusetzen, übte die Stadt parallel zu neuen Vertragsverhandlungen Druck auf die BTG aus. Die Stadt vergrösserte ihre Aktienbeteiligung, verweigerte der geplanten neuen Linie die Benutzung des öffentlichen Bodens und reichte selbst ein Konzessionsgesuch zur Ausführung der dritten Linie bei den Bundesbehörden ein. Daraufhin stimmten die Aktionäre dem Verkauf im Dezember 1898 zu. Am 5. März 1899 beschloss dann die Gemeinde die Kommunalisierung der Strassenbahnen zum 1. Januar 1900, die Elektrifizierung der bestehenden Linien und den Bau der dritten Linie.</p> <p>1918 Nach der Schaffung der Direktion der industriellen Betriebe, wurden die Strassenbahnen als Städtische Strassenbahnen Bern (SSB) bezeichnet, obwohl in den ABzGO von 1922 der alte Name beibehalten wurde.</p> <p>1947 Zum 1. September 1947 erfolgte der Tarifzusammenschluss der Städtischen Strassenbahnen Bern und des Stadt-Omnibusses Bern (↗ Omnibus) zu den Städtischen Verkehrsbetrieben.</p> <p>1998 Nachdem das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr 1996 in Kraft getreten war, wurde die Rechtsform der SVB – mit dem Gemeindebeschluss vom 28. September 1997 – in eine selbstständige, autonome öffentlich-rechtliche Anstalt umgewandelt und zum 1. Januar 1998 aus der Stadtverwaltung ausgegliedert.</p>

Aufbau

- 1890 Die Berner Tramway Gesellschaft besass einen Verwaltungsrat. Ob zur direkten Leitung der Strassenbahn ein Direktor eingesetzt wurde, ist unklar. Die 1890 eröffnete Stammlinie (Lufttram) führte vom Bärengraben bis zum Friedhof.
- 1894 Inbetriebnahme der zweiten Linie (Dampftram) von der Länggasse über den Bahnhof nach Wabern.
- 1900 Die Strassenbahnen wurden von einem Direktor geleitet, der vom Stadtrat gewählt wurde.
- 1901 Inbetriebnahme der dritten Linie vom Breitenrain ins Kirchenfeld.
- 1908 Inbetriebnahme der vierten Linie ins Brückfeld.
- 1912 Neuorganisation der Streckenführung. Alle Linien wurden über den Bahnhof als zentralen Umsteigeplatz geführt. Die erste Linie führte vom Bärengraben zum Bremgarten-Friedhof. Die zweite Linie vom Weissenbühl zum Breitenrain. Die dritte Linie von der Länggasse zum Burgernziel. Und die vierte Linie vom Brückfeld nach Wabern.
- 1998 Der Verwaltungsrat besteht aus sieben Mitgliedern, die vom Stadtrat gewählt werden. Der Direktor der Stadtbetriebe ist von Amtes wegen Präsident des Verwaltungsrates. Ein Sitz steht der Arbeiterschaft und ein Sitz den Nachbargemeinden zu. Mindestens vier Mitglieder des Verwaltungsrates müssen in Bern wohnen. Die SVB werden weiterhin durch einen Direktor oder eine Direktorin geleitet.

Personal

- 1900 5 Beamte und Angestellte der Verwaltung, 5 Personen für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, 23 Personen für Expeditions- und Zugdienst, 64 Personen für den Fahrdienst, 2 Personen für den Tramomnibus Grosswabern-Steinbach, 17 Personen für die Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn. Insgesamt 116 Mann (excl. Aushilfspersonal).
- 1910 13 Personen für Verwaltung, 18 Personen für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, 107 Personen für Expeditions- und Zugdienst, 166 Personen für Fahrdienst sowie 15 Mann ständiges Hilfspersonal im Bahn- und Depotdienst. Insg. 319 Mann.
- 1920 17 Personen für Verwaltung, 29 Personen für Unterhalt und Bewachung der Bahn, 168 Personen für Stationsdienst und Zugsbegleitung, 188 Personen für Fahr- und Werkstättdienst, 25 Personen an ständigem Hilfspersonal. Insg. 427 Mann.
- 1930 10 Personen für Verwaltung, 34 Personen für Unterhalt und Bewachung der Bahn, 166 Personen für Stationsdienst und Zugsbegleitung, 183 Personen für Fahr- und Werkstättdienst, 7 Personen ständiges Hilfspersonal. Insg. 400 Mann. Dazu wurden noch 49 Arbeiter und 22 Hilfskondukteure vorübergehend beschäftigt.
- 1940 9 Personen für Verwaltung, 31 Personen für Bahndienst, 233 Personen für Betriebsdienst (einschliesslich Wagenführer), 85 Personen für Depot- und Werkstättdienst. Insg. 358 Mann. Hinzu kamen noch 35 Sonntagskondukteure und 66 Billetteusen.
- 1950 45 Beamte und Angestellte, 603 ständige Arbeiter, 40 Aushilfskräfte. Insg. 688 Personen.
- 1960 68 Beamte, 680 Arbeiter, 1 Abwart. Insg. 749 Personen
- 1970 79 Beamte, 608 Arbeiter, 1 Abwart. Insg. 688 Personen
- 1980 88 Beamte, 547 Arbeiter, 1 Abwart. Insg. 636 Personen
- 1990 87 Beamte, 627 Angestellte, 1 Abwart. Insg. 715 Personen

**übergeord.
Behörde**

- 1900-1918 Die städtischen industriellen Betriebe gehörten zu den Besonderen Geschäftszweigen der Gemeinde und waren dem Stadtpräsidenten als Vorsteher der Präsidialabteilung zugeordnet.
- 1918-1984 Direktion der industriellen Betriebe
- 1985-1997 Direktion der Stadtbetriebe

Aufsicht	1900-1918	Kommission für die Elektrizitäts- und Wasserwerke und die Strassenbahnen
	1918-1947	Kommission für die Strassenbahnen
	1947-1997	Kommission für die Verkehrsbetriebe
	1998-	Gemeinderat

- Bibliografie**
- ¹ BVV vom 27. März 1903: Art. 139, 141, ABzGO vom 17. März 1922: 235-128, ABzGO vom 11. Mai 1967: Art. 174, 176, 177, ABzGO vom 25. März 1971: Art. 175, 177, 179, ABzGO vom 29. November 1984: Art. 100 und 104, Anstaltsrgt. der SVB vom 28. September 1997: Art. 1, 11, 13 und 15.
 - ² VB 1888: 123f., VB 1890: 159, SRP 1897/2: 45-54, Botschaft (...) betr. die Erwerbung der von der Berner Tramwaygesellschaft erstellten Strassenbahnen vom 17. Februar 1899: 7f., Botschaft (...) betr. das Kreditgesuch (...) zum Zwecke des Baues einer elektrischen Strassenbahn vom 17. Februar 1899, VB 1900: 13 und 59, SRP 1900/1: 50f., VB 1910: 49, VB 1920: 205, VB 1930: 324, VB 1940: 283, VB 1947: 391, VB 1950: 277, VB 1960: 431, VB 1970: 460, VB 1980: 579, VB 1990 Anhang: 274, Botschaft (...) [betr.] neue Rechtsform für die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) vom 3. Juli 1997, VB 1997: 205, VB 1998: 199.
 - ⁵ Kronig 1988, Tanner 1995: 75-83, Tögel 2004: 148-152.