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

Band: 6 (1916)

Heft: 15

Artikel: Zur Eröffnung der Solothurn-Schönbühl-Bern-Bahn

Autor: E.H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-635642

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: 10.12.2025

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

Zur Eröffnung der Solothurn-Schönbühl-Bern-Bahn.

Die schweizerische Eisenbahngeschichte liefert Beispiele dafür, daß weltentfernte Alpentäler, in die sich vor wenigen Jahrzehnten kaum ein Wanderer verirrte, dem großen Verkehr angeschlossen wurden, dagegen aber Landschaften, die von einst bedeutungsvollen Heerstraßen durchzogen werden, als abgelegene, vereinsamte Gegenden unbeachtet bleiben.

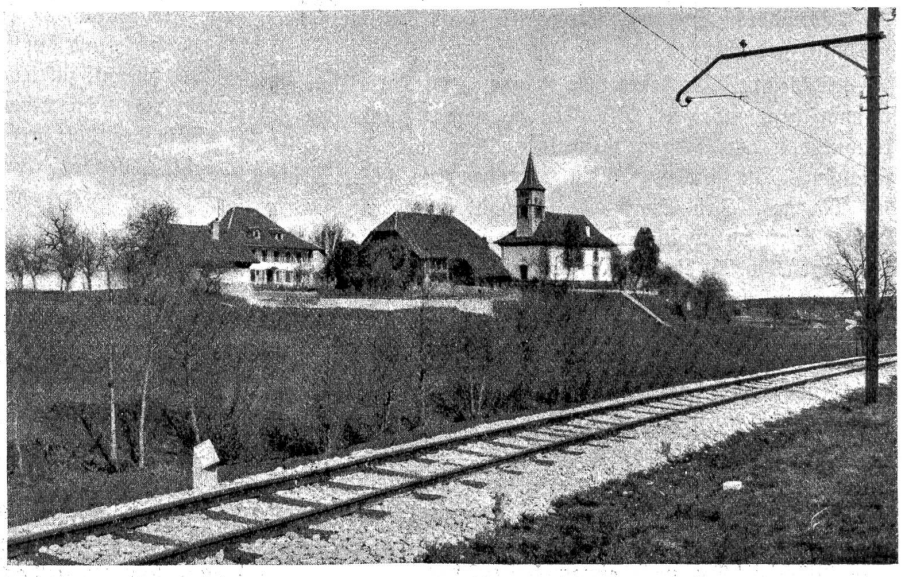
Am Moosseedorfsee. (Phot. R. Deyhle & Cie, Bern.)

So erging es auch dem Fraubrunnenamt, der altberühmten Kornkammer des Bernbietes. Die Ortschaften dieses lieblichen und fruchtbaren Geländes waren nicht immer so weltabgeschieden, wie sie es heute sind. Liegen sie ja an der alten großen Heerstraße, auf der sich einst nicht nur der Verkehr zwischen Bern und Solothurn, sondern auch der zwischen Bern und Basel, dem goldenen Ein- und Ausgangstor der Schweiz, abwickelte. So genossen die Ortschaften des Fraubrunnenamtes ehemals die Segnungen des Verkehrs, wie sie auch die Schrecknisse des Krieges über sich ergehen lassen mußten. (1375 Ueberfall des Klosters Fraubrunnen durch die Gugler; 1798 Gefechte bei Fraubrunnen und im Grauholz.)

Nach Eröffnung der Linie Olten-Bern und mehr noch der Emmentalbahn wurde es still auf der Landstraße Solothurn-Schönbühl. Die drei Bahnen Solothurn-Burgdorf, Burgdorf-Bern und Bern-Biel, welche das langgestreckte, stiefelförmige Amt Fraubrunnen nur an der Peripherie berühren oder durchschneiden, übten eine zentrifugale Wirkung auf dessen Verkehrsleben aus. Der Zusammenhang zwischen den Ortschaften des Bezirkes ging nach und nach fast verloren und nur etwa drei an der äußersten Grenze gelegene Dörfer (Utzenstorf, Schönbühl und Münchenbuchsee) wurden durch die Verkehrsstraße belebt; in den andern ging die Bevölkerung an Zahl stetig zurück. Fast noch schlimmer daran sind die Ortschaften des Bucheggberges und des Limpachtales, die zum Teil stundenweit von der nächsten Bahnstation entfernt sind.

Wenn diese Gegenden erst jetzt zu einer Bahnverbindung gelangen, so sind daran nicht die Untätigkeit unserer Vorfahren, sondern die Ungunst der Zeit und Verhältnisse und die jeweilen wie ein Keil dazwischentretenden Interessenkollisionen schuld. Schon im Jahr 1864 hatte sich ein Komitee gebildet, das sich den Bau einer Eisenbahn von Solothurn über Bätterkinden und Fraubrunnen nach Lyßach zum Ziele setzte. Es fand freudige Unterstützung und große Opferwilligkeit. Gleichwohl war der Erfolg nicht auf seiner Seite. Dagegen schien der sehnliche Wunsch der Bevölkerung nach einer Eisenbahnverbindung anfangs der 70er Jahre in Erfüllung gehen zu wollen. In einem Vertrage vom Februar 1873 hatte sich die Zentralbahn zum Bau der Linie Solothurn-Schönbühl verpflichtet, die als Fortsetzung der projektierten Wasserfallenbahn (Balstal-Reigoldswil-Liestal-Basel) gedacht war. Die bernische Regierung widersetzte sich jedoch der Ausführung dieses Projektes, weil dadurch die noch junge Emmentalbahn in ihrer Prosperität gefährdet und durch die Wasserfallenbahn das große Werk der Jura-Bahnen in Frage gestellt worden wäre.

In der Bevölkerung lebte jedoch die Ueberzeugung fort, daß die Bahn doch einmal kommen müsse. Als Ende der 90er Jahre die Weißensteinbahn gesichert war, erwachten auch die Fraubrunnenämtler. Sie wurden kräftig unterstützt durch den benachbarten Bucheggberg. In einer großen Versammlung vom 15. Januar 1899 in Fraubrunnen wurde die Wiederaufnahme des Solothurn-Schönbühlprojektes beschlossen. Nachdem schon am 10. April gleichen Jahres die Herren Nationalrat Steinhauer in Jegenstof, Gerichtspräsident Buri und Notar Burkhalter in Fraubrunnen das



Kirche und Pfarrhaus von Grafenried. (Phot. Bechstein, Burgdorf.)

Gesuch eingereicht hatten, wurde am 6. November 1903 diesem Projekt die Konzession erteilt und im Frühjahr 1910 von der Solothurn-Schönbühlbahn-Gesellschaft der Finanzausweis eingereicht.

Es hatte sich aber im Kanton Bern schon früher eine starke Opposition gegen das Projekt geltend gemacht. Am 16. Oktober 1910 lehnte der Große Rat nach viertägigen Verhandlungen auf Antrag der Regierung und der Herren Großräte Bühler und Freiburghaus mit 148 gegen 17 Stimmen das in dem Gesuch der S. Sch. B. G. gestellte Subventionsbegehren ab mit der Begründung, der Bau einer Vollbahn mit direkter Linienführung und Hauptbahncharakter sei volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt und bringe den Gemeinden des Amtes Fraubrunnen und des Buchegberges nicht die erwarteten Vorteile. Dagegen wurde die Regierung beauftragt, ein Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn Zollikofen-Schönbühl-Bätterkinden-Utzenstorf auf Rechnung des Staates ausarbeiten zu lassen. Eine Uebereinkunft mit der Normalbahngesellschaft führte dann zu dem nun ausgeführten Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn Solothurn-Schönbühl-Bern mit Einschaltung von durchgehenden Schnellzügen (Fahrzeit-Maximum 66 Minuten) und Güterverkehrs vermittelst Rollschemelbetriebs. Der Finanzausweis des neuen Projektes wurde bis zum 12. April 1913 endgültig festgestellt und sah ein Anlagekapital von 3,187,000 Fr. vor. Am 18. April 1913 wurde demselben von den eidgenössischen Behörden die Genehmigung erteilt.

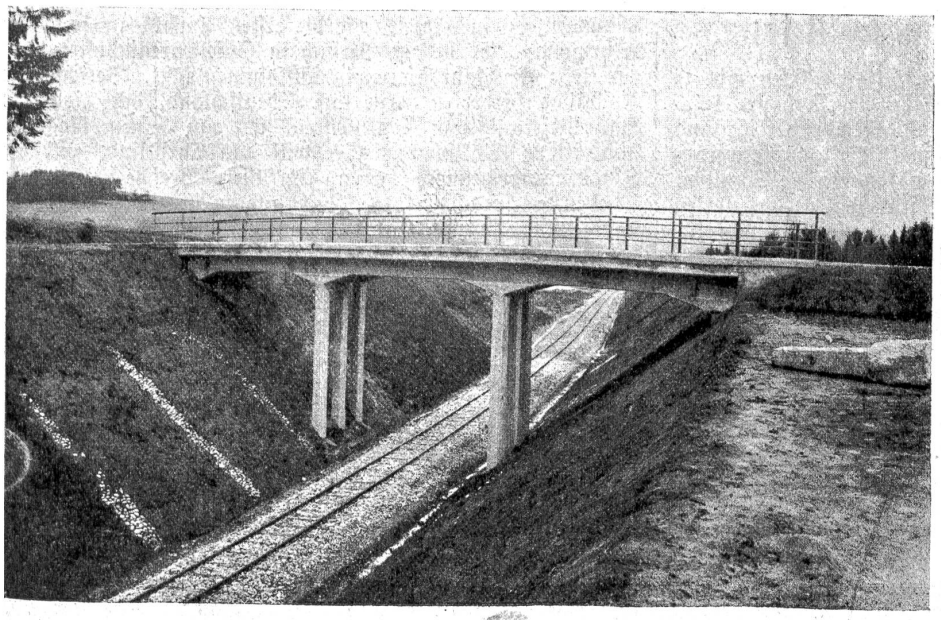
Mitte Juni 1913 konnten die Bauarbeiten begonnen werden. Die Erdarbeiten wurden an Renfer, Graber & Cie., Biberist, Salis, Juen & Merlini, Zürich, Kästli, Häberli & Keller, Bern, Ober- und Hochbaumaterialliefer ung an A.-G. Fritz Marti, Bern, von Roll'sche Eisenwerke, Gerlafingen, und Gießerei Bern, sowie an Gribi & Cie., Burgdorf, und andere Firmen vergeben. Das Rollmaterial lieferten die Waggonfabrik Schlieren und die Industriegesellschaft Neuhausen, die Motoren die Maschinenfabrik Oerlikon. Die Abgabe der nötigen elektrischen Kraft wurde mit den bernischen Kraftwerken von Hagneck vereinbart. (Umformerstation in Bätterkinden.) Die Bauleitung wurde Herrn Werner Luder, Ingenieur in Solothurn anvertraut und demselben auch die Prokura für die Bahngesellschaft erteilt.

Kirche und Schulhaus von Bätterkinden. (Phot. Bechstein, Burgdorf.)

Um das Zustandekommen dieses für das Amt Fraubrunnen bedeutungsvollen Verkehrsweges haben sich besonders verdient gemacht die Herren Nationalrat Buri in Fraubrunnen, Sekretär der Direktion, Großrat Jakob Iseli in Grafenried, Direktionspräsident, Regierungsrat H. Obrecht in Solothurn und Rud. Bütikofer sel., gewesener Amtsschreiber in Fraubrunnen.

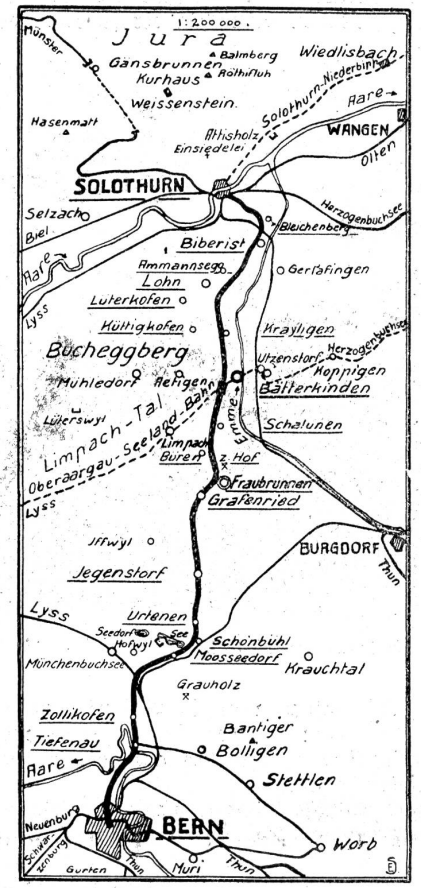
* * *

Morgen Sonntag den 9. April findet die Eröffnungsfeier der E. S.-B. (Eisenbahn Solothurn-Bern) statt, am Montag darauf wird der regelmäßige Betrieb aufgenommen. Gewiß wird es viele unserer Leser reizen, einen schönen Sonntag zu benützen, um dem neuerschlossenen stillfriedlichen Bauerngelände einen Besuch abzustatten und dabei gleich das Tracé der Bahn kennen zu lernen. — Da das Endstück der Bahn, das von Zollikofen nach Bern, noch nicht erstellt ist, fährt der Besucher aus der Stadt Bern mit einer der vielen Fahrgelegenheiten nach Zollikofen und steigt dann dort bei der Bundesbahnstation in die funkelneuen Wagen der E. S.-B. über. Die neue Linie ist, wie oben bereits gesagt, schmalspurig angelegt; das Tracé folgt zunächst bis Moosseedorf und bis Schönbühl der Heerstraße; weiter nordwärts entfernt sich der Bahnkörper zeitweilig von der Straße, immer aber berührt er die verkehrsreichsten Straßenknotenpunkte der Dörfer, deren Personen- und



Viadukt der Solothurn-Bern-Bahn bei Krailigen.

Güterverkehr die Bahnen dienen will. Moosseedorf ist nach Zollikofen die erste Station. In der Talmulde am Fuße



des Hofwil-Hügels, von dessen Höhe das stattliche Gebäude des Lehrerseminars, ehemals zu dem berühmten Fellenberggut gehörend, heruntergrüßt, liegt der liebliche Moosseedorfsee, ein beliebtes Ausflugsziel für Sonntagsbummler, im Winter zuweilen eine ideale Schlittschuhbahn. Die Bahn erreicht dann Schönbühl-Urtenen und strebt, nachdem sie das durch die friedliche Urtenen entwässerte ebene Gelände durchschnitten hat, dem stattlichen Bauerndorfe Jegenstorf zu. Die Linie führt zwischen dem herrschaftlichen Schloß der Familie von Stürler und dem Südteile des Dorfes durch. Der Kunstfreund wird sich gelegentlich die wertvollen Glasgemälde der Kirche ansehen; der Historiker seinerseits findet Erinnerungen an die Vergangenheit im sogenannten Kommandantenhaus, dem Landhaus und Sommersitz der Familie des Karl Ludwig von Steiger. Wir fahren weiter. Von der Höhe grüßt das schöne Grafenried, eines jener zahlreichen schönen Bauerndörfer, die mit ihrem altbernischen währschaften Bauerntum lebhaft an Gotthelf erinnern. Ein Blick südwärts durch die Fenster zeigt uns, daß der Gegend der freie schöne Ausblick auf die Alpenkette nicht fehlt, der das Bernerland so reizvoll macht. Indem wir weiterfahren, haben wir die Hälfte der Strecke Bern-Solothurn bereits überschritten. In Fraubrunnen, dem nächsten Dorfe, sind wir 3 Stunden von Solothurn und 4 Stunden von Bern entfernt. Fraubrunnen mit dem alten, in der Geschichte oft genannten Frauenkloster, der nachmaligen Landvogtei und dem heutigen Amtssitz, bietet nicht nur dem zünftigen Historiker, sondern jedem gebildeten Beobachter viel Interessantes. Die Häuser des Dorfes gruppieren sich zum Teil eng um den klösterlichen Kern, die Ortschaft ist ein Schulbeispiel mittelalterlicher Dorfbildung. — Weiter folgen hablicke Bauerndörfer: Büren zum Hof, Schalunen, Bätterkinden. Die Gegend ist hier ganz besonders reizvoll; sanft abwärtssteigend, durch fruchtbare Felder und neben grünen Wäldern vorbei sieht der Reisende hinab in die Flußebene der Emme und hinüber ins Limpachtal und in den Bucheggberg, von dessen Hügelwellen das liebliche Aetigen und das stolze Bucheggschlößchen grüßen. Die Station Bätterkinden liegt am Ausgang des Limpachtales. Von hier folgt das Tracé dem Osthang des Bucheggberg, berührt die Ortschaften Neuhüsli, Ammannsegg und Oberbibrist und steigt dann von der Höhe des Bleichenberges mit 20‰ Gefälle nach Solothurn hinunter, um von Süden her in dessen Hauptbahnhof einzumünden. In Solothurn befinden sich die Wagenremisen und die Werkstätten der Bahn. Die Solothurn-Bern-Bahn ist die erste Bahn der Schweiz mit automatischer Kupplung. Die Fahrgeschwindigkeit auf offenen und ebenen Strecken beträgt 45—50 Kilometer in der Stunde, Fahrzeit Bern-Solothurn ca. 1 Stunde. E. H.

Spielwarenfabrikation in Brienz.

Ist das Schlimmste überstanden? Fast dürfen wir es hoffen. Düster genug hat es ausgesehen im Sommer 1914 und im ganzen 1915. Nicht nur sind Fremdenverkehr und Holzschnitzlerei, neben der Landwirtschaft die Haupterwerbsquellen, fast auf den Tag stillgestanden, sondern die Schnitzler wurden für ihre den Händlern und Bazarinhabern gelieferten Waren nur zum kleinsten Teil bezahlt, weil niemand mehr solche kaufte. Die ohnehin belastete Gemeinde machte neue Schulden, um durch Notstandsarbeiten einigen Verdienst zu schaffen. Kunstgeübte Schnitzler sah man mit Holzschlitten, Beil und Säge und mit Wegmacherwerkzeug bergauf und bergab steigen, Werktags und Sonntags in die Beeren gehen. Es war betrübend anzusehen! Dazu die steten Preisaufschläge und die lastende Furcht wegen des Vaterlandes Gefahr, das seine Söhne an die Grenzen rief. Was ist seither geschehen, daß es sich zum Bessern wende? Noch tobt der Krieg in unverminderter Wut; selbst in unsern Bergen, fern von der Landesmark, hören wir zu Zeiten die dumpfen Schläge des Kanonendonners; noch sind wir ungewiß, was der Krieg unserem Lande bringe, gewiß nur, daß von Woche zu Woche alles teurer wird.

Aber trotzdem spürt man ein leises Aufatmen. In leer gewesenen Werkstätten fängt es an, sich zu regen, schüchtern und vereinzelt, wie die ersten Amseln am sonnigen Februartag. Es ist der Versuch in Spielwarenindustrie, der eine leise Frühjahrsstimmung aufkommen läßt. Verschiedene Umstände forderten dazu auf. Deutschland, der bisherige Hauptlieferant von Spielwaren, ist von seinen Gegnern boykottiert; Spielwaren aber will das Christkind, will die Kindesnatur dennoch haben. In diese Bresche sich einzuschieben, versprach Erfolg. Zum andern ist es keine Selbstüberhebung, festzustellen, daß unsere Schnitzler und Kleinschreiner, seit Jahren genötigt, den Strömungen der wechselnden Ansprüche zu folgen, ein nicht gewöhnliches Maß sowohl von technischer Geschicklichkeit wie an Findigkeit und Geschmack erworben haben. So wurde das Wagnis unternommen und scheint gelingen zu wollen, zum Reichwerden nicht, das kommt bei uns nur im Märchen vor; aber für ein bescheidenes tägliches Brot. Tüchtige Köpfe haben schon eine große Zahl von Neuheiten ausgesonnen und ihre Modelle finden bei Fachmännern, an Ausstellungen und bei Geschäftsleuten dieser Artikel Anerkennung. Man geht also nicht darauf aus, den Thüringern oder Schwarzwäldern oder Sachsen oder sonst wem ihre Sachen nachzumachen, sondern Neues zu bieten. Die Huggler, Kienholz, Thöni, Schild, Michel, Zysset u. a. sind daran, aus diesem Versuch eine lebensfähige Industrie zu machen. Die fast entschnitzlerte Schnitzlerschule denkt nicht daran, sich begraben