Zeitschrift: Die Berner Woche

Band: 36 (1946)

Heft: 18

Artikel: Verkehrsentwicklung von Fraubrunnen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-642515

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: 18.11.2025

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

Verkehrsentwicklung von Fraubrunnen

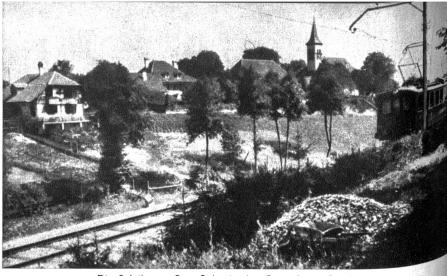
«Wir zieh'n den Bäch und Flüssen nach», hiess der Leitsatz der alemannischen Siedler in der Steinzeit unserer Gegend. So entstanden der Aare entlang die uns benachbarten Städte Bern, auf hoher Sandsteinterrasse, am Fusse des Jura Solothurn und am Ausgang des Emmentals Burgdorf. Verbindet man diese drei Städte durch gerade Linien, so entsteht ein gleichschenkliges Dreieck, an dessen Grundfläche ungefähr in der Mitte, die Ortschaft Fraubrunnen liegt, als ursprüngliche Siedlung Mülinen am Urtenenbach.

liche Siedlung Mülinen am Urtenenbach. Unzweifelhaft bildeten Mühle und Schmied die ersten Niederlassungen, die nach Gründung des Frauenklosters mit seinem, der Oeffentlichkeit zugänglichen und mit einem Frauenkopf verzierten Brunnen, Dorfnamen Fraubrunnen führten. Verbindungswege römischen Ursprungs lassen sich auch im Fraubrunnenamt nachweisen. Zwar wurde die Heerstrasse Basel —Solothurn—Biel erst 1756/58 gebaut. Heute noch zeigen die prächtig proportionierten Ausmasse des Gasthofes zum Brunnen von dem grossen Fuhrwerkverkehr, der sich auf dieser Strasse abwickelte, wobei unser Dorf die Rolle einer Etappe übernahm, indem hier Verpfle-gungshalt für Mann und Ross gemacht wurde, meistens verbunden mit Uebernachten oder Wechsel des Pferdegespanns. Den gegen Bern zufahrenden Lasten wurde bis auf die Hammbühlhöhe vor Jegenstorf «genietet», d.h. zusätzliches Pferdegespann gestellt. Darum bilden die kornverarbeitende Mühle, sowie die Huf- und Wagenschmiede von Fraubrunnen, nebst der Gast- und Landwirtschaft die ersten Gewerbe unserer Ortschaft. Die grossen Stallungen in der «Brunnen»-Scheune beruhen auf dem regen Fuhrwerkverkehr jener Zeiten.

Mit dem Zeitalter der Eisenbahn geriet die Fraubrunnengegend in die Einsamkeit. So sank die Einwohnerzahl von 519 im Jahre 1870 auf 415 im Jahre 1910, während sie 1940 wieder 518 betrug. Auf den Bau der Bahnlinie Bern—Burgdorf—Olten (1857) folgte diejenige Bern—Biel (1864). Mit der Eröffnung der Emmentalbahn



Als "regierungstreue" Gemeinde hat sich Fraubrunnen den behördlichen Weisungen gefügt und eine schöne Waldfläche gerodet. Diese ist heute schon Kulturland und leistet ihren Beitrag zum Mehranbau. Forstkommissionspräsident Käser Fritz erläutert dem Gemeindepräsidenten die Einteilung der Rodungsfläche



Die Solothurn — Bern-Bahn in der Gegend von Fraubrunnen

(1875) war die Fraubrunnengegend ganz abgeschnitten und verödete zusehends. Der Erwerb war gering, die Verwertung landwirtschaftlicher Produkte sehr schwer, so dass es einem öffentlichen Bedürfnis entsprach, wenn in dieser Gegend Bestrebungen für eine Bahnverbindung auftauchten, die bis zur Erfüllung nie wieder verstummten.

Fraubrunnen hatte eine der ersten Poststellen auf dieser Strecke, Gasthaus zum Brunnen untergebracht war; sicher gibt es auch unter den Lesern der «Berner Woche» solche, die nach einem schönen Spaziergang in der «Kornkammer» Berns einem guten Essen nachspürten und dabei das «Post-Stübli» im «Brunnen» entdeckten, das auch heute noch nichts ein-gebüsst hat von seinem alten, kulinari-schen Renommee. Ein Postkurs führte zu Anfang des 18. Jahrhunderts von Bern über Fraubrunnen-Solothurn-Biel; Postkurse wurden nach Eröffnung der Zentralbahn mit den Stationen Schönbühl und Lyssach hergestellt, später nach Aefligen. Die Postkutsche nach Schönbühl diente vorwiegend der Reise nach Bern, während diejenige nach Aefligen den wirtschaft-Verkehr hauptsächlich Burgdorf lichen zuführte. Die Strecke von 35 bis 40 Minuten war auch für den Fussgänger leicht zu bewältigen, so dass Aefligen unsere meistbesuchte Station war, auch für den Güterverkehr. Mit den ca. eine Wegstunde ent-fernten Stationen Lyssach und Hindelbank vermochte sich nie eine grosse Frequenz zu entwickeln, obwohl es für die Reise nach Bern, bzw. Olten die einfachste und billigste Verbindung war - damals gehörte eine Reise nach Bern noch zu den Seltenheiten und bildete für viele Menschen ein nachhaltiges Ereignis.

Wohl wurden nach den Bahnstationen Postkurse eingerichtet. Diese vermochten aber die rückläufige Verkehrsentwicklung nicht aufzuhalten, und darum wurden im Fraubrunnenamt die Bestrebungen, die Gegend durch eine Bahn zu erschliessen, immer dringlicher. Als erste Enttäuschung erinnern wir uns hier der sogenannten Wasserfallenbahn, welche von Basel über Olten—Solothurn fahren sollte, wegen finanziellen Schwierigkeiten aber buchstäblich ins Wasser gefallen ist, indem der angefangene Tunnel bei Olten wieder zuge-mauert wurde (1873). Mit der Gegend des unteren Bucheggberges versuchte das Fraubrunnenamt sich aus eigenen Kräften eine Eisenbahnverbindung mit den Ver-kehrszentren Bern und Solothurn zu schaffen. Nebst einem Projekt Utzenstorf-Schönbühl stand hauptsächlich die Normalbahn Solothurn-Schönbühl in Frage, als deren Vorkämpfer namentlich die Herren Nationalrat F. Buri, Fraubrunnen, Kantonsrat Jean Furrer, Lüterkofen, und Nationalrat Dr. Max Studer, Solothurn, ehrende Erwähnung verdienen.

wurde von 1899—1903 die Konzessi^{on fi}den Bau der Bahn erkämpft; unter windung Schwierigkeile konnte 1907 zur Konstituierung der Finanzaugung windung Aktienges Finanzausweis leistenden Aktielle Nach heine Schaft geschritten werden. Nach der der dreitägiger Debatte verweigerte der Rat des Kontakte Rat des Kantons Bern am 6. Oktober in Befolgung der bernischen Eisen politik die Subvention für die Normal beauftragte aben alleine Ale Regie beauftragte aber gleichzeitig die Reg das Projekt einer vollwertigen spurbahn zu studieren. Die Norm war damit «gebodigt», deren mussten sich mit dieser schmerzlichen sache abfinden und aus den Verhangen zu retter gen zu retten suchen, was noch zu war war. Als Ergebnis dieser Bemil rat Jb. Iseli, Grafenried, steht. führte sie nur bis Zollikofen und 1924 bis diener bis Zollikofen und 1924 bis direkt auf den Bahnhofplatz einmünden. Die Finanzierung übernanebst den Kont nebst den Kantonen Bern und Solo deren Regional deren Regierungen dem Unternehmen dernd zur Schlich deren Regierungen dem Unternehmeldernd zur Seite standen, hauptsächlich Gemeinden. Im Verlaufe des erstentteljahrhunderts des Bahnbetriebes Prüchte eingetragen, die sich zwarfin Dividenden, sondern in der gestellten von So ist z. B. das Steuerkapital von Boden in der Gemeinde Frauht So ist z.B. das Steuerkapital von und Boden in der Gemeinde Fraubrus von Fr. 2661 420 im Jahre 1910 be 6642 630 im Jahre 1945 gestiegen führung der Elektrizität «Elektra Fraubrunnen» im Jahre die Versorgung der Gegend druckwasser durch die «Vernorsie Wasserversorgung» trugen das ihre Wasserversorgung» trugen das ihre wasserversorgung» trugen das ihre bei, dass die Ortschaften unseres bei, dass die Ortschaften unseres ich entfalten konnten. Die landwinde blieben unseres dabei vorherrschilb. liche Tätigkeit ist dabei vorherrscheit blieben und blieben und darf heute als mustersüllig zeichnet werden zeichnet werden. Daneben hat und auf Qualität arbeitende Industrie und bodenständiges bodenständiges Gewerbe dass die SZB heute der ganzen zum Segen gereicht

Wohl schien eine Zeitlang der zunehmende Autoverkehr die der keit — nicht aber die Poesie wieder in Landstrasse den Anwohnern Motoriogen. Das kriegsbedingte kreisen wertot liess aber weitesten Eisenbahn Wert der elektrischen Eisenbahn fällig erkennen, und es ist deshalb fällig erkennen, und es ihre unentberlicht warten, dass diese ihre unentberlicht auch in der kommenden, und Verkehrsregelung behaupten wirtschaftliche Aufgaben erfüllen wirtschaftliche Aufgaben erfüllen wozu nur die Bahn befähigt