

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 37 (1947)  
**Heft:** 44

**Artikel:** Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-650031>

### **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:** 26.11.2025

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

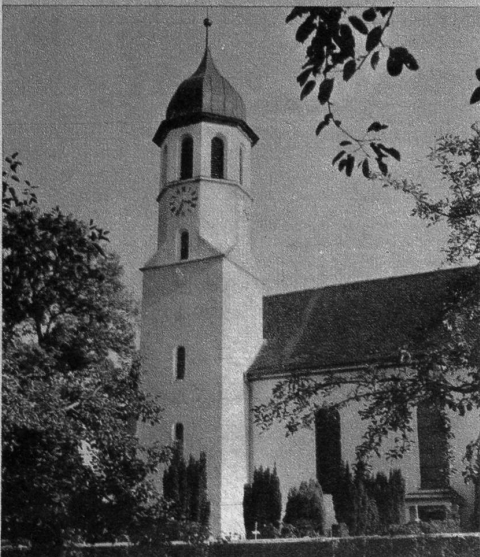
# Die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn



Malerische Partie in Solothurn. Im Hintergrund die St. Ursuskirche



Oben: Alter Bauernhof mit Speicher in Ober-Biberist  
Unten: Die Kirche von Biberist



Biberist ist durch seine Industrie zu einem grossen Dorfe geworden

Die schweizerische Hochebene zwischen Jura und Voralpen auf eine Länge von rund 34 Kilometer ziemlich genau in der Nord-südrichtung durchquerend, stellt die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn die kürzeste Schienenverbindung von Solothurn mit der Bundesstadt Bern dar. Ihre Entstehungsgeschichte ist so eigenartig und wechselvoll, dass es sich wohl verlohnen mag, ihr vorab einen kurzen Rückblick zu widmen.

Lang, mühsam und zeitweise gefährlich war der Weg, der dem Werden dieses Verkehrsunternehmens vom Schicksal beschieden war. Mehr als einmal schien es, als seien alle Bestrebungen, die Ortschaften zwischen Solothurn und Bern an der alten, ehemals verkehrsreichen Heerstrasse Basel—Solothurn—Fraubrunnen—Bern aus ihrem Dornröschenschlaf zu erwecken und ihnen den verloren gegangenen Kontakt mit der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung wieder zu verschaffen, zur Aussichtslosigkeit verurteilt.

Schon bald nach den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens, im Jahre 1850, beschäftigte sich die Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem Projekt der Wasserfallenbahn mit dem Bau einer Eisenbahn von Solothurn nach Bern. Man stritt sich damals um die Frage, ob die drei wichtigsten Städte der Schweiz, Basel, Bern und Zürich, durch Linien gleich den Seiten eines Dreiecks, zu verbinden seien — was je eine Linie von Basel nach Bern und Zürich und eine solche von Zürich nach Bern bedungen hätte — oder ob die drei Städte durch von einem gemeinsamen Mittelpunkt ausgehende Linien miteinander in Verbindung gebracht werden sollen. Für die Ortschaften des solothurnischen Bucheggberges und des bernischen Fraubrunnenamtes wurde es verhängnisvoll, dass man es damals nicht wagte, eine direkte Linie von Basel nach Bern und eine solche von Basel nach Zürich zu erstellen, sondern sich der Kosten wegen zu nur einem Juradurchstich und

einer Linie von Basel nach Olten entschloss, um dann von hier aus die Verbindung mit Bern und Zürich zu suchen. Damit war die Gegend zwischen Solothurn und Bern beiseite geschoben. Es wurde still und stiller auf der breiten, schönen Heerstrasse, und als dann noch die Emmentalbahnen von Solothurn nach Burgdorf erstellt war, verödete die Strasse ganz. Die an ihr gelegenen Ortschaften wurden unter schwerer Beeinträchtigung ihrer wirtschaftlichen Entwicklung in ein weltabgeschiedenes Dasein zurückgeworfen.

Anfangs der 70er Jahre schien sich der sehnliche Wunsch der Bevölkerung dieser Dörfer nach einer Eisenbahn doch erfüllen zu wollen. Im sogenannten Gäubahnvertrag vom 16./18. Februar 1873 übernahm die ehemalige Schweiz. Centralbahn nicht nur die Verpflichtung, die Wasserfallenbahn zu bauen, sondern auch binnen fünf Jahren die Fortsetzung von Solothurn nach Schönbühl, dem Anschlusspunkt an die Linie Olten—Bern, zu erstellen. Der Bau wurde von der Schweiz. Centralbahn der mindestfordernden Firma, einem finanzschwachen Konsortium, übertragen und im Herbst 1874 mit der ausnahmsweisen Bewilligung des Bundesrates, die Arbeiten vor Leistung des Finanzausweises in Angriff zu nehmen, begonnen. Schon im Herbst 1875 geriet indessen die Bau-firma in Konkurs und stellte die Arbeiten ein. In einem Vergleiche vom 13. Mai 1879, gelang es dann der Schweiz. Centralbahn, sich mit einer lächerlich geringen Entschädigung von ihren Bauverpflichtungen loszukaufen, womit die Gegend zwischen Solothurn und Bern neuerdings heiss gehegte Eisenbahnwünsche in Nichts zerliessen sah, nach der Meinung vieler auf immer.

Als indessen Ende der 90er Jahre die Weissensteinbahn gesichert war und auch das Projekt der Wasserfallenbahn neuerdings praktische Gestalt annehmen zu wollen schien, wachten auch die Anhänger einer Eisenbahn

von Solothurn über Schönbühl nach Bern wieder auf. In einer denkwürdigen Versammlung in Fraubrunnen beschlossen sie am 15. Januar 1899 die energische Wiederaufnahme des Bahnprojektes. Aber neue, ungeahnte Schwierigkeiten taten sich in der Folge auf. Wohl gelang es am 6. November 1903, die Erteilung der eidg. Konzession zu erwirken. Teils aus Sorge um das Gedeihen der Emmentalbahn, teils aus andern Gründen, hatte sich indessen im Kanton Bern nach und nach eine starke Opposition gebildet, die dem Normalbahnprojekt Solothurn—Schönbühl—Bern das Projekt für eine Schmalspurbahn Utzenstorf—Schönbühl—Zollikofen gegenüberstellte und erreichte, dass der Grosse Rat des Kantons Bern am 6. Oktober 1910 nach viertägiger Debatte dem Normalbahnprojekt die finanzielle Unterstützung versagte. Auf Solothurner Seite, wo man grossen Wert auf die Schaffung einer direkten Verbindung mit der Bundesstadt legte, gab man die Normalbahn dessenungeachtet nicht auf. Mit Energie und Temperament legten sich die führenden Männer in Solothurn für die Finanzierung derselben ins Zeug und brachten sie auch zustande, indem die Stadtgemeinde Solothurn am 26. April 1911 nahezu einstimmig beschloss, die fehlende Million in Prioritätsaktien zu übernehmen. Aber auch auf Berner Seite war die Finanzierung der Schmalspurbahn Utzenstorf—Zollikofen an die Hand genommen und durchgeführt worden. Heiss erregte der Streit die Gemüter und drohte die alten, freundschaftlichen Beziehungen zwischen Solothurn und Bern ernsthaft zu gefährden.

Im kritischen Moment griff dann der Vorsteher des eidg. Eisenbahndepartementes, Hr. Bundesrat Dr. Forrer, ein und führte mit Unterstützung einiger einsichtiger Männer aus beiden Lagern eine Einigung herbei. Auf Solothurner Seite machte sich besonders der damalige Regierungsrat und spätere Bundesrat Hermann Obrecht um die Verständigung verdient, und auf bernischer Seite wirkte in gleichem Sinne der heute noch als Direktionspräsident der Bahn amende Grossrat Jakob Iseli in Grafenried. In einer Uebereinkunft vom 23. März 1912 zwischen den Regierungen von Bern und Solothurn wurde die Grundlage zu der heute bestehenden, gut ausgebauten schmalspurigen Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn gelegt, die am 22. Juni 1912 die eidg. Konzession erhielt. Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 1913 begonnen. Alles schien nun endlich auf guten Wegen zu sein, als das Verhängnis noch einmal in die Geschichte dieser Eisenbahn eingriff. Der Weltkrieg brach aus, legte zeitweise die Bauarbeiten still und brachte ungeahnte Komplikationen. Erst nach Ueberwindung unendlicher Schwierigkeiten gelang es, am 10. April 1916 das erste Teilstück, die Strecke Solothurn—Zollikofen, in Betrieb zu setzen, und unter der Einwirkung der ungünstigen Nach-

kriegsverhältnisse zögerte sich der Ausbau und die Inbetriebsetzung des Endstückes, der Strecke Zollikofen—Bern, bis zum 1. Oktober 1924 hinaus. Seit diesem Tage nun verkehren die Züge auf dem seit ¼ Jahrhundert sehnlich angestrebten direkten Schienenweg Solothurn—Bern. Träume man auch einst von einer doppelspurigen Hauptbahn und sah internationale Züge über sie rollen, so hat man sich nichtsdestoweniger mit der nun verwirklichten Schmalspurbahn abgefunden. Sie stellt eine Unternehmung öffentlichen Nutzens dar, die den Verkehrsbedürfnissen der von ihr bedienten Landesgegend in hohem Masse und zu allgemeiner Zufriedenheit gerecht wird.

Die Solothurn - Zollikofen - Bern - Bahn nimmt ihren Anfang in **Solothurn-Hauptbahnhof**, einem verkehrsreichen Eisenbahnknotenpunkt, in den aus 8 Richtungen, von Lyss, Biel-Münster, Wiedlisbach, Olten, Herzogenbuchsee, Burgdorf und Bern her, Bahnlinsen einmünden, und von dem auch zwei konzessionierte Autokurse ins Wasseramt und nach Günsberg, ausgehen.

Vom Hauptbahnhof Solothurn hinweg zieht sich die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn dem Bleichenberg entlang, überschreitet nach 2 Kilometer auf einer Eisenbetonbrücke die Linie Solothurn—Burgdorf der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn und strebt dem grossen Dorfe

**Biberist** (3 Kilometer von Solothurn) zu. Zahlreiche Einwohner dieser Ortschaft finden ihren Verdienst in bestbekannten, alten Industrieunternehmen, in der Papierfabrik Biberist und im benachbarten Gerlafingen, von wo die hohen Fabrikamine der von Roll'schen Eisenwerke herüberwinken. Südwestlich von Biberist liegt, in feinen Buchenwald gekleidet und von der Emme bespült, **der Altsberg**, ein beliebter Spazierort.

Ueber **Ammansegg**, einem 4,7 Kilometer von Solothurn entfernten Ausflugsort mit schön gelegenen Bad (eisenhaltigen Quellen), erreicht die Bahn beim Kilometer 6,1

**Lohn-Lüterkofen**, die Station des Bezirkes **Bucheggberg**, vor der Eröffnung der Bahn ein fast weltabgeschiedener Erdenwinkel. Heute bringen von der Station Lohn-Lüterkofen aus verschiedene Postautokurse die zahlreichen Ortschaften des Bucheggberges bis zu dem 2 Wegstunden abseits der Bahn liegenden freundlichen **Bad Lüterswil** in gute Verbindung mit dem schweizerischen Bahnnetz.

Seinen Namen verdankt der Bezirk dem auf einem Felskopf der südlichen Hügelkette weit ins Land hinausschauenden Schloss Bucheggberg, dem Sitze der einst mächtigen Grafen von Buchegg. Weit aus der grösste Teil des Bezirkes war vor 600 Jahren noch den Besitzern des Schlosses untertan, die den Städten Solothurn und Bern würdige Schultheissen lieferten. Das Schloss wurde später von den mit Solothurn und Bern verfeindeten Grafen von Kyburg zerstört.

Bei der Haltestelle **Küttigkofen-Kräiligen** (km 7,4) verlässt die Bahn den solothurnischen Bucheggberg und fährt, in hohem Bogen den Grenzfluss Limpach überspannend, in den Kanton Bern ein. Hier hielt einst der Landvogt von Landshut Grenz wacht. Heute sieht der Reisende von der alten Herrlichkeit nur noch die Türme des **Wasserschlosses Landshut** aus mächtigen Parkbäumen von links herübergrüssen, kurz bevor er, 10 Kilometer von Solothurn, in die Station der ersten Gemeinde des Fraubrunnenamtes,

**Bätterkinder**, einfährt. Verheerende Brände und Ueberschwemmungen der Grosse Emme, an der das Dorf liegt, haben ihm wiederholt schwer zugesetzt. Heute ist die Emme durch Dämme gebändigt und der Industrie nutzbar gemacht, und längst schon hat sich die alte Kirche droben auf der Höhe an die Fabrik sirenen von Bätterkinder und dem nahen **Utzenstorf** gewöhnt. Trotzdem der untere Teil des Fraubrunnenamtes und das angrenzende solothurnische Wasseramt stark mit Industrie durchsetzt sind, ist die Gegend landschaftlich entzückend geblieben; denn alle die Stätten menschlichen Fleisses und Erfindungsgeistes sind vom satten Grün der Wälder und Wiesen und vom Gold wogender Felder umgeben, und der Rauch der Fabrikschlote verflattert an den blauen Jurahängen, ohne die Harmonie der Natur zu stören. In neuester Zeit hat der Punkt Bätterkinder für die Energieversorgung der Schweiz eine aussergewöhnliche Bedeutung erlangt. Wichtige Hochspannungsleitungen, Teile des sogenannten schweizerischen Sammelschienensystems, laufen hier zusammen. Die Freiluftstation der Bernischen Kraftwerke, direkt beim Bahnhof Bätterkinder, legt mit ihrem für den Laien unheimlichen Gewirr von Eisenträgern, Isolatoren und Drähten beredetes Zeugnis ab für die grosse Bedeutung dieses Punktes.

Die Station Bätterkinder bedient auch das **Limpachtal**. Zwei Postautokurse verbinden die Ortschaften dieses Tales mit ihr.

Gleich nach Bätterkinder beginnt der leichte Anstieg gegen die Haltestelle **Schalunen** (km 12,3). Die Bahn biegt damit in eine unverfälschte Bauerngegend ein, in die Kornkammer des alten Bernbiets, und gelangt nach

**Büren z. Hof** (km 13,9), einem schönen, nach der grossen Feuersbrunst von 1865 neu aufgebauten Dorf. Zur Gemeindegemarkung gehört das alte Tafelfeld, das Schlachtfeld von 1375 und 1798, wo zwei Denksteine an die blutigen Geschehnisse dieser Jahre erinnern.

Mit **Fraubrunnen** (km 15) wird der Hauptort des Amtsbezirkes erreicht, wo das alte Kloster, während Jahrhunderten Sitz des bernischen Landvogtes, nun die Bezirksbehörden beherbergt. Die Gegend, früher Mülina genannt, war einst kyburgisches Besitztum. Das Dorf bildete sich um das Gotteshaus herum und nahm auch dessen Namen an. Das Kloster des

Der älteste Spycher von Ober-Biberist stammt aus dem Jahre 1742



Zwei alte Feuereimer und ein Holzschlüssel gehören zu diesem zweihundertjährigen Spycher

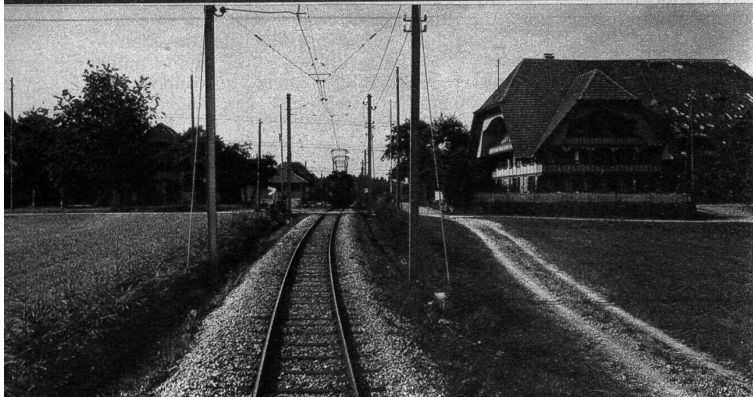


Fast ist es zu schön für seinen Zweck, dieses Waschhaus in Biberist

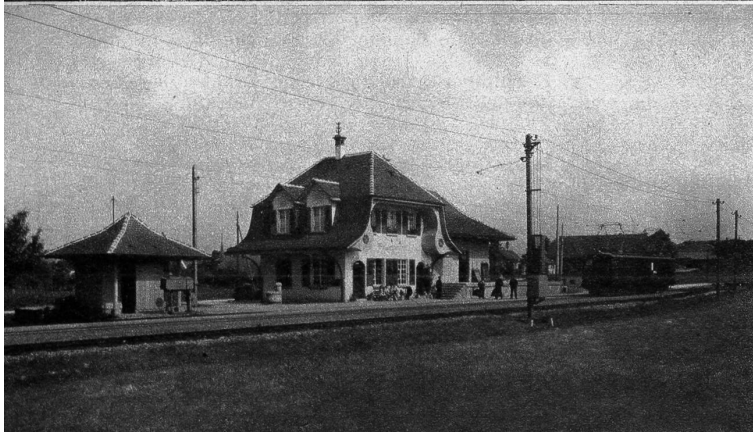




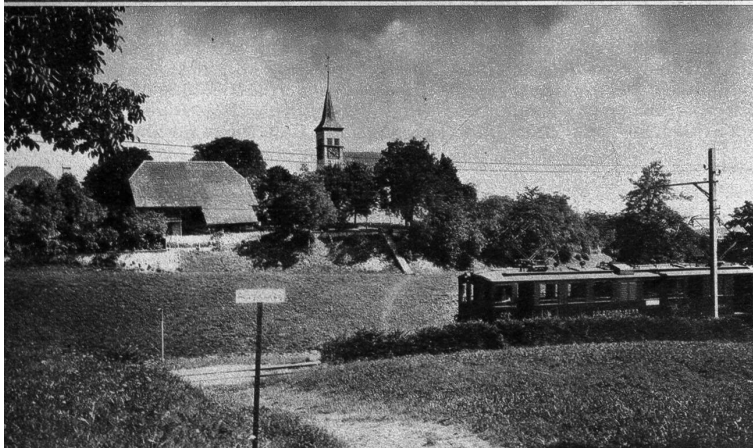
Der Bahnhof von Biberist



Hier steht der Zug in Büren zum Hof, einem schönen, stattlichen Bauerndorf



Der Bahnhof von Fraubrunnen



Die Kirche von Grafenried



Dorfstrasse in Jegenstorf

Brunnens der heiligen Maria oder Frouwenbrunnen wurde von den Grafen von Kyburg gegründet. Vom Juli des Jahres 1264 datiert der Gründungsbrief, ausgestellt in Burgdorf. Durch zahlreiche Schenkungen der umliegenden Adeligen und grosse Käufe gelangte das Kloster bald zu ansehnlichem Wohlstand und wurde eines der grössten und bedeutendsten Frauenklöster in bernischen Landen. Immerhin blieben ihm auch sorgenschwere Zeiten nicht erspart. Bald nach der Gründung, im Jahre 1280, brannte es nieder. Wieder aufgebaut, ging es im Jahre 1375 von neuem in Flammen auf, als die Berner vom 26. auf den 27. Dezember mit dem Raubheer des Ingelram von Goucy, das sich bei den Nonnen eingenistet hatte, abrechneten und dabei 800 Gugler erschlugen. Trefflich wird uns die Situation in folgenden Versen geschildert:

Hier im Kloster bei den Bronnen  
Seufzten angstvoll fromme Nonnen,  
Weil die Gugler ungeniert  
Sich bei ihnen einquartiert.  
Doch in kalter Schreckensnacht  
Hat der Mutz sich aufgemacht.  
Hob mit seinen ruhen Tatzen  
Das Gesind aus den Matratzen.

Jahrhunderte zogen vorüber, das Dorf blühte auf und wurde eine wichtige Station an der alten, grossen Strasse, die von Bern über das Grauholz nach Solothurn und Basel führte. In Fraubrunnen war es, wo die grossen Salz- und Pulverfuhrungen Halt machten und die Pferde wechselten, wo die alten Patrizierwagen sich ein Mussstündchen gönnten. Von Burgdorf und weiterher kamen die Leute per Fuhrwerk nach Fraubrunnen, um hier die Post nach Basel zu besteigen. Auch Napoleon I., damals noch General Bonaparte, nahm im Jahre 1797 auf seiner Reise von Italien nach Deutschland den Weg über Fraubrunnen. Während der mitten in der Nacht herbeigeholte Schmied das an der Kutsche Napoleons gebrochene Rad flicken musste, ruhte sich dieser einige Stunden aus. Noch heute ist das Napoleonszimmer im Gasthof zum Brunnen in seinem alten Zustand erhalten, und mit ehrfürchtigem Schauer betrachten die Besucher das Ruhbett und die Kissen, auf denen der nachmalige Kaiser damals der Ruhe pflegte.

Vorbei an der auf eine Anhöhe prächtig hingestellten gemeinsamen Pfarrkirche von Grafenried und Fraubrunnen führt die Bahn weiter nach

Grafenried ((km 16,2), wo unmittelbar bei der Station, auf der rechten Seite, eine Gruppe von schönen Bauernhöfen ein Bild urwüch-



Die Station von Schönbühl

Die Station von Schönbühl ist ein heimeliges Gebäude

Rechts: Das Grauholzdankmal erinnert an die schweren Zeiten, als die Franzosen unser Land durchzogen

siger Bodenständigkeit und bäuerlichen Wohlstandes von seltener Harmonie darbietet.

Dass das fruchtbare Fraubrunnenamt, dessen Erzeugnisse auf den Märkten von Bern, Burgdorf und Solothurn guten Absatz finden, ob seinem Wohlstand auch die Liebestätigkeit nicht vergisst, beweist das an einem wunder-vollen, aussichtsreichen und geschützten Punkte am Südrande des von der Bahn auf der Weiter-fahrt durchquerten Hambühlwaldes im Früh-jahr 1913 eröffnete Bezirkspital.

Unmittelbar darauf taucht **Jegenstorf** (km 20) auf, eines der schönsten Dörfer der gan-zen Gegend, das neben schmucken Bauern-häusern in dem bis vor einigen Jahren der Ber-ner Patrizierfamilie von Stürler gehörenden Schlosse ein Kleinod alter, vornehmer Archi-tektur besitzt. Heute ist das im Schatten 200 Jahre alter Platanen stehende Schloss ein viel-besuchtes Museum für bernische Wohnkultur des 17. und 18. Jahrhunderts. Einer seiner Säle ist dem Andenken Rudolfs von Tavel gewidmet und beherbergt wertvollen Nachlass dieses grossen bernischen Dichters. Die Kirche in Jegenstorf weist einen der grössten Schätze an Glasgemälden im Kanton Bern auf. Ganze 43 Stück aus den Jahren 1505—1716 schmücken Chor und Schiff und bilden gesetzlich sorg-fältig gehütete Denkmäler einer farbenfrohen Kunst.

Fast eben verläuft von jetzt an die Bahn. Ueber **Urtenen** (km 22,2) gewinnt sie **Schön-bühl** (km 23,3), die Anschlußstation an die Bundesbahnlinie Bern-Olten.

Bei Schönbühl öffnet sich der Blick nach rechts auf den idyllischen **Seedorfsee** mit sei-nem reizvollen Strandbad und das Schönbrun-ental, dessen Rand das staatliche **Lehrer-seminar Hofwil**, einst die Stätte der Wirksam-keit Pestalozzis und Fellenbergs, krönt. Von links der Bahn, aus der Nähe des eidg. Ka-vallerie-Remontendepots im Sand, grüsst von erhabenem Luginsland das **Grauholzdenkmal** herüber, an den 5. März 1798 erinnernd, wo das Berner Volk hier in heroischem Kampf seine Heimat vergeblich gegen die eindringen-den Franzosen verteidigte.

Mitten im Dorf **Moosseedorf** liegt die Halte-stelle gleichen Namens (km 24,6) auf einem Gebiet, das 1856 entsumpft und von Strassen durchzogen wurde. Bei diesem Anlass fand man, vom Sumpfe bisher gewissenhaft aufbe-wahrt, die ersten Pfahlbauten auf Berner Bo-den. Die Funde bilden seither einen wesent-lichen Bestandteil der grossen Pfahlbauten-sammlung im Berner historischen Museum.

Von Moosseedorf steigt die Bahn zu ihrem höchsten Punkt, zu der 560 m ü. M. gelegenen

Station **Zollikofen SBB** (km 26,8) an, wo die beiden Hauptlinien Bern-Olten und Bern-Biel abzweigen. Das langgestreckte Dorf Zollikofen, das neustens eine ganz aussergewöhnlich schöne und interessante Strandbadanlage an der Aare bei Reichenbach erhalten hat, wird von einer zur Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn gehörenden Strassenbahnlinie durchzogen. Diese aufstrebende Ortschaft spiegelt in der Bauart und im Verkehr, ganz im Gegensatz zu der bisher durchfahrenen Gegend, wo das wuchtige Bauernhaus mit seinem breiten Dach das Landschaftsbild beherrschte, schon alle Anzeichen der nahenden Großstadt wieder.

Dasselbe ist von **Worblauten** (km 29,7) zu sagen, dem sich die Bahn auf lange eng an die Bundesbahnlinie geschmiegtem Geleise nähert, die bekannte landwirtschaftliche Schule «Rütti» des Kantons Bern rechts lassend. Die Station Worblauten ist die wichtigste Güter-station der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn. Rund 5000 Normalbahnwagen werden hier all-jährlich von der Normalspur auf die schmal-spurigen Rollschemel umgesetzt und den zahl-reichen Industrietablissemerten in der nähe-ren Umgebung und den Stationen des Worb-lentals zugeführt.

Unmittelbar nach der Station Worblauten überschreitet die Bahn auf der um die Mitte des letzten Jahrhunderts erstellten, imposan-ten **Tiefenaubücke** die Aare und strebt, am Gemeindespital der Stadt Bern vorüber, der Station **Bern-Felsenau** (km 31,3) zu, die ein strebendes Aussenquartier von Bern bedient.

Von Bern-Felsenau hinweg verläuft die Fahrt im Schatten der hohen Alleebäume stets parallel zur Tiefenaustrasse, zur Rechten das unterhaltsame Treiben auf diesem vielbenützten Verkehrsweg vor Augen, zur Linken den Blick gefesselt durch das anmutige Tal der Aare, das immer näher rückende, schöne Stadtbild Berns und den darüber aufsteigenden Kranz der Berner Alpen. Die letzten 600 m legt die Bahn auf dem Geleise der Städtischen Strassen-bahnen zurück und dringt auf diesem Wege mitten in das Verkehrszentrum der Bundes-stadt vor. Die Endstation.

**Bern-Bahnhofplatz** (km 33,6 - 541 m ü. M.) befindet sich direkt am **Personenbahnhof Bern-HB**, in günstigster Lage für den regen Ver-kehrübergang nach und von den in diesen Bahnhof einmündenden Normalbahnlinien.



Das Schloss in Fraubrunnen, heute Amtssitz, hat in der bernischen Geschichte eine grosse Rolle gespielt



Ein schöner, alter Bauernhof in Grafenried



Infolge der Dürre führt die Emme kein Wasser mehr. Unser Bild zeigt das ausgetrocknete Flussbett bei Bätterkinden



Kreis: Kirche und Pfarrhaus von Grafenried. Im Hintergrund die Jurakette

Rechts: Station Worblauten

