

Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2014)

Artikel: Drei Eisenbahn-Projekte am Frienisberg mit Anschluss an das Tramnetz Bern
Autor: Jucker, Armin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836364>

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: 11.02.2026

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

Drei Eisenbahn-Projekte am Frienisberg mit Anschluss an das Tramnetz Bern



Im Situationsplan sind die «Westlinie» ab Aarberg (km 0) nach Bern/Linde (km XXII) mit römischen, die «Ostlinie» ab Aarberg via Ortschwaben nach Bern/Bollwerk (km 21) mit arabischen und die «Verbindungsline» ab Weiermatt (zwischen Innerberg und Murzelen) via Uettligen-Ortschwaben nach Kirchliedach und Zollikofen Bahnhof (km13) mit arabischen Kilometerzahlen eingezeichnet (StAB BB 10.3.134_48 A1 11)

Um 1900, beim Aufkommen der elektrischen Traction, entstanden in der Region Bern verschiedene Lokalbahnprojekte. Die neuen Möglichkeiten, mit Schmalspur günstiger zu trassieren und elektrisch grössere Steigungen zu überwinden, schienen angesichts der noch unbefestigten Strassen vielversprechend. Viele Projekte wurden nie realisiert, wie zum Beispiel drei Linien, die Bern mit Aarberg und Biel verbinden und die alle um den Frienisberg im Nordwesten Berns führen sollten. Die Gründe dafür sind vielfältig: Einerseits sind am Frienisberg erhebliche Steigungen zu überwinden, andererseits waren die gesetzlichen Grundlagen über die Nutzung der öffentlichen Strassen für Eisenbahnen zur Zeit des ersten Projekts (1906) noch nicht so weit, dass der Kanton derartige Bahnlinien bewilligen konnte. Beim zweiten Projekt (1915) führten dann die Erfahrungen, die man mit den in die noch nicht befestigte Tiefenau- und Muristrasse eingelassenen Tramschienen gemacht hatte, zur Ableh-

nung. Das dritte Projekt (1919) erhielt zwar eine Konzession, konnte schliesslich aber aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Lage nach dem Ersten Weltkrieg nicht realisiert werden.

Im Folgenden werden die drei Projekte und ihre geplante Linienführung einzeln kurz erläutert. Das gesamte Quellenmaterial (inkl. farbiger Situationspläne im Massstab 1:25000 und Längenprofilen) kann jederzeit im Staatsarchiv des Kantons Bern unter der Signatur BB 10.3.134 eingesehen werden.

Das erste Projekt von Gaston Anselmier 1899–1906: «Electrische Strassenbahnen zwischen Aarberg, Bern und Zollikofen»

Am 18. August 1899 bestätigte die kantonale «Direktion der öffentl. Bauten» dem Ingenieur Gaston Anselmier,¹ dass er mit der Projektierung von «elektrischen Strassenbahnen Aarberg–Bern–Zollikofen» beginnen und die dazu notwendigen

Pläne «nach Bedarf jeweils gegen Quittung auf der Baudirektion erstehen» könne.

Nachdem die betroffenen Gemeinden der «Erstellung von elektrischen Bahnen zwischen Aarberg, Bern und Zollikofen» zugestimmt hatten, konnte Anselmier am 22. April 1900 an den Direktor der öffentlichen Bauten melden: «Beehre mich Ihnen mitzuteilen, dass ich das Concessions Gesuch für die projectirten electrischen Strassenbahnen zwischen Bern-Aarberg und Zollikofen an das schweiz. Post und Eisenbahn Departement habe abgehen lassen, in dem es mir sehr erwünscht wäre, dass die Behandlung der Concession in der Juni-Session stattfinden könnte.»²

Das Projekt wurde vor allem vor dem Hintergrund ausgearbeitet, dass die Linienführung der Bern-Neuenburg-Bahn, die 1901 eröffnet wurde, links der Aare und somit auf dem kürzesten Trasse erfolgt war. Mit Anselmiers Projekt sollte nun auch das Gebiet rechts der Aare erschlossen werden. Ausgangspunkt (km0) der beiden geplanten Linien nach Bern war Aarberg mit einem «Schmalspurbahnhof» gegenüber dem bestehenden SBB-Bahnhof. So waren einerseits keine Gleiskreuzungen zwischen der elektrischen Meterspurbahn und der noch nicht elektrifizierten Normalspurbahn nötig. Andererseits war es möglich, sowohl auf die Strasse nach Aspi-Seedorf als auch auf die Strasse nach Radelfingen «einzufahren».

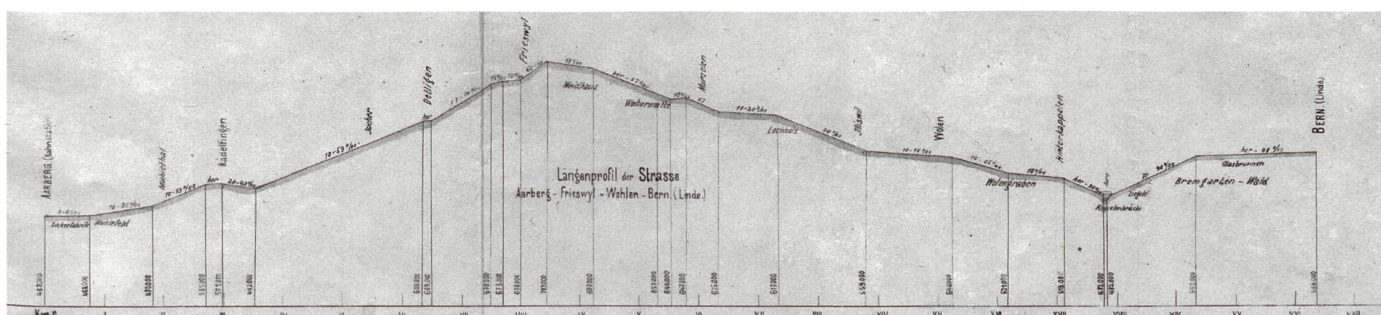
Das Bahngleis war grösstenteils in Staats- und Gemeindestrassen vorgesehen. Lediglich bei grossen Neigungen der Strasse wie «Thiergarten» (heute «Aspistutz»), im Dorf Seedorf, auf dem Abschnitt Baggwil-Frienisberghöhe, am «Stutz» ob Meikirch und in Stuckishaus wurde ein strassenunabhängi-

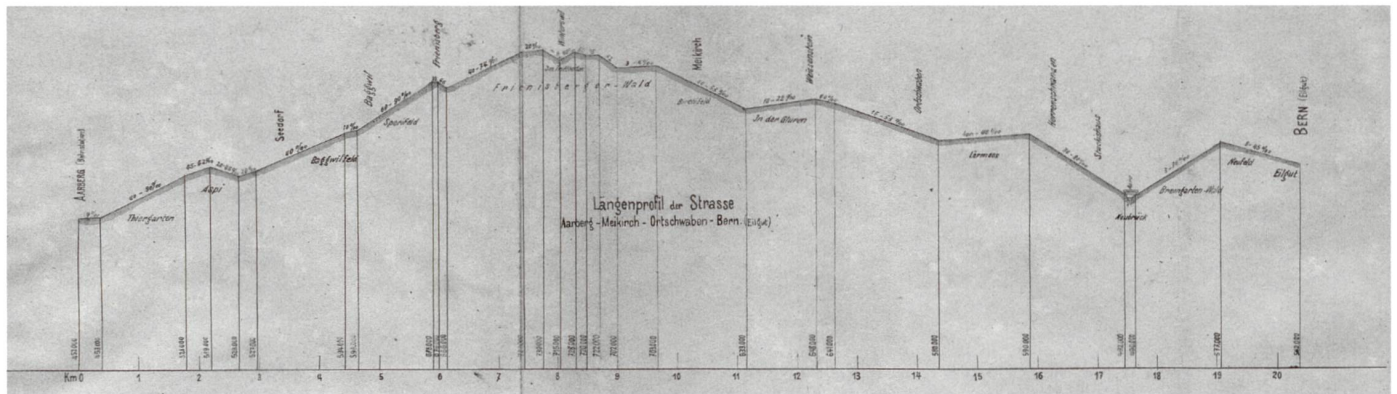
ges Bahntrasse mit höchstens 60 ‰ geplant. Die Strasse von Aarberg nach Wohlen und Bern wies damals eine Breite bis 6 m, diejenige von Aarberg nach Meikirch und Bern eine solche bis 8 m auf. Bereits im Oktober 1899 hatte Anselmier darauf hingewiesen, «dass auf der offenen Linie während ein electrischer Wagenzug auf der Strasse circulierte, zwei Fuhrwerke kreuzen können. Es wird dies zur Folge haben, dass dort, wo die Strasse nicht breit genug ist, eine Erweiterung vorzunehmen ist.»³

Da die Strassenbrücke bei Hinterkappelen und die Neubrücke bei Bremgarten aus Holz waren, mussten für die geplanten Eisenbahnlinien über die Aare eiserne Brücken⁴ gebaut werden.

Für die »Westlinie« (Kilometrierung in römischen Zahlen) über Wohlen-Radelfingen, die bei der Haltestelle »Linde« an das Netz der damaligen Berner Tramway-Gesellschaft BTG anschloss, war eine Brücke ca. 100 m oberhalb der Kappelenbrücke geplant. Für die »Ostlinie« über Ortschwaben-Meikirch-Seedorf wäre die Linienführung bei der Neubrücke zu steil geworden, sodass die Varianten »Trakau« bzw. »Felsenau« (Kilometrierung in arabischen Zahlen) ausgearbeitet wurden.⁵ Für den Fall, dass sich die »Hochbrücke zwischen Zwiegart bei Herrenschwanden nach Drakau im Bremgartenwald« nicht würde realisieren lassen, sah Anselmier vor, «die Linie Aarberg-Meikirch-Herrenschwanden über Stuckishaus zum projektierten Aareübergang bei der Felsenau und durch die Tiefenaustrasse nach Bern (Reitschule oder Bahnhof)»⁶ zu führen. Von »Weiermatt«, an der »Westlinie« zwischen Innerberg und Murzelen, nach Zollikofen war zudem eine »Verbindungslinie« (Kilometrierung

Längenprofil der Strasse von Aarberg über Wohlen nach Bern/Linde, mit der Kappelenbrücke zwischen km XVII und XVIII (StAB BB 10.3.134_44 A1 13 a/b)

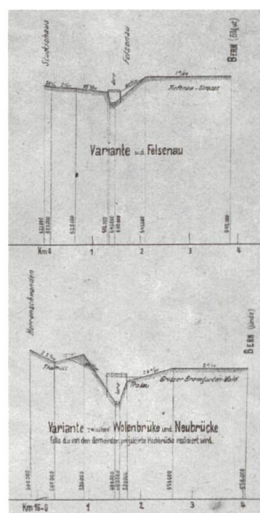




Längsprofil der Strasse von Aarberg über Ortschwaben, Stuckishaus, Neubücke, Neufeld nach Bern/Eilgut (StAB BB 10.3.134_44 A1 13 a/b)

Situation der Variante «Felsenau» bei km 19 (StAB BB 10.3.134_44 A1 13 b)

Situation der Variante «Hochbrücke Trakau» bei km 16.15 (StAB BB 10.3.134_44 A1 13 b)



erst ab Ortschwaben, in arabischen Zahlen) via Uettligen–Ortschwaben–Kirchlindach–Oberlindach vorgesehen. Die Bahn sollte auch Gütertransport, insbesondere Rüben für die Zuckerfabrik Aarberg, ermöglichen.

Die Projektverantwortlichen strebten den elektrischen Betrieb der Bahn an und hielten im Konzessionsgesuch fest, dass für «die Erzeugung electrischer Energie [...] eventuell die Erstellung eines geeigneten Wasserwerkes bei Radelfingen in Aussicht genommen [ist], welches den Überschuss an Kraft an andere Bahnen und für electrisches Licht und andere Industrien abgeben wird.»⁷ Über die Realisierung und die allfälligen Kosten des elektrischen Bahnbetriebs äusserte sich Anselmier nicht im Detail. Die Anlage-Kosten inkl. Fahrzeugen (8 «electrische Automobile», 2 electrische Lokomotiven, 8 Personenwagen und 16 Güterwagen) waren mit «Total frs 3'200'000.-» vorgesehen. Das Projekt wurde vom Kanton am 17. Januar 1906 abgelehnt, da ein neues Strassenpolizeigesetz, welches Bestimmungen über die Benützung der öffentlichen Strassen für Eisenbahnen und Tramways enthalten sollte, zu diesem Zeitpunkt noch nicht erlassen war.

Das zweite Projekt von Karl Schorno 1914–15: «Elektrische Strassenbahnen Bern–Ortschwaben–Zollikofen–Schüpfen–Uetligen/Aarberg»

1914 wurde die Idee einer Bahnlinie von Bern nach Aarberg erneut aufgenommen: Der Ingenieur Karl Schorno reichte beim Kanton ein Konzessionsgesuch für «Elektrische Strassenbahnen Bern–Ort-

schwaben–Zollikofen–Schüpfen–Uetligen/Aarberg» ein. Für die Querung der Aare war diesmal die im Herbst 1913 eröffnete Halenbrücke vorgesehen. Die Halenbrücke ermöglichte den Bürgern einen schnellen und direkten Weg von der Stadt aufs Land und umgekehrt. Um diese neuen Möglichkeiten noch auszubauen, sei der Bau einer elektrischen Strassenbahn wünschenswert, denn «es hat sich gezeigt, dass schon der bestehende Automobilkurs Bern–Detligen trotz der auf grösseren Strecken unbewohnten Gegend (Bremgartenwald) und der steilen Strassen einen ganz befriedigenden Verkehr aufweist». Die Verkehrszunahme werde aber noch viel grösser sein, «sobald eine Schienenverbindung die ausgedehnten Gemeinden miteinander verbindet oder die einzelnen von ihnen in rasche Verbindung mit der Hauptstadt bringt.»⁸

Der Anschluss an das Netz der stadtbernischen Strassenbahnen war bei der Tramendstation Länggasse und an die Schmalspurbahn Bern–Zollikofen in Zollikofen vorgesehen.

Im Unterschied zum Projekt von Anselmier führte die «Ostlinie» nun nicht mehr über Seedorf,⁹ sondern über Ortschwaben, das als «Zentralstelle mit den nötigen Remisen, Werkstätten u.s.w.»¹⁰ eine wichtige Funktion hatte, nach Meikirch und von dort über Grächwil nach Schüpfen. In einer späteren Phase wurde erwogen, die Linie in Wengi an die damals projektierte Oberaargau–Seeland-Bahn anzuschliessen.

Das Bahntrasse mit 1 m Spurweite war wiederum grösstenteils in Staats- und Gemeindestrassen

vorgesehen. Grosse Neigungen der Strasse sowie die schmale «Poststrasse» zwischen Meikirch und Schüpfen sollten auch bei diesem Projekt durch ein eigenes Bahntrasse umgangen werden.

Schorno erläuterte den Linienvverlauf im Bericht zum Konzessionsgesuch ausführlich: «In ZOLLIKOFEN mündet die Bahn bei der Station der S.B.B. in die Endstation der elektrischen Schmalspurbahn Bern-Zollikofen ein. [...] Die Station Schüpfen-DORF liegt bei der Strassenabzweigung nach Bundkofen; die Linie mündet dann 1050 m weiter in die Station SCHUEPFEN S.B.B. Südseite ein. Die dritte Abzweigung verläuft von Ortschaften aus westwärts bis Detligen und zweigt dann nordwärts nach Aarberg ab.»¹¹ Bei der Zuckerfabrik in Aarberg war eine Haltestelle geplant und in Zollikofen (gemeinsam mit der Bern-Zollikofen-Bahn), in Aarberg und eventuell in Schüpfen sollten Rollschemelanlagen installiert werden.

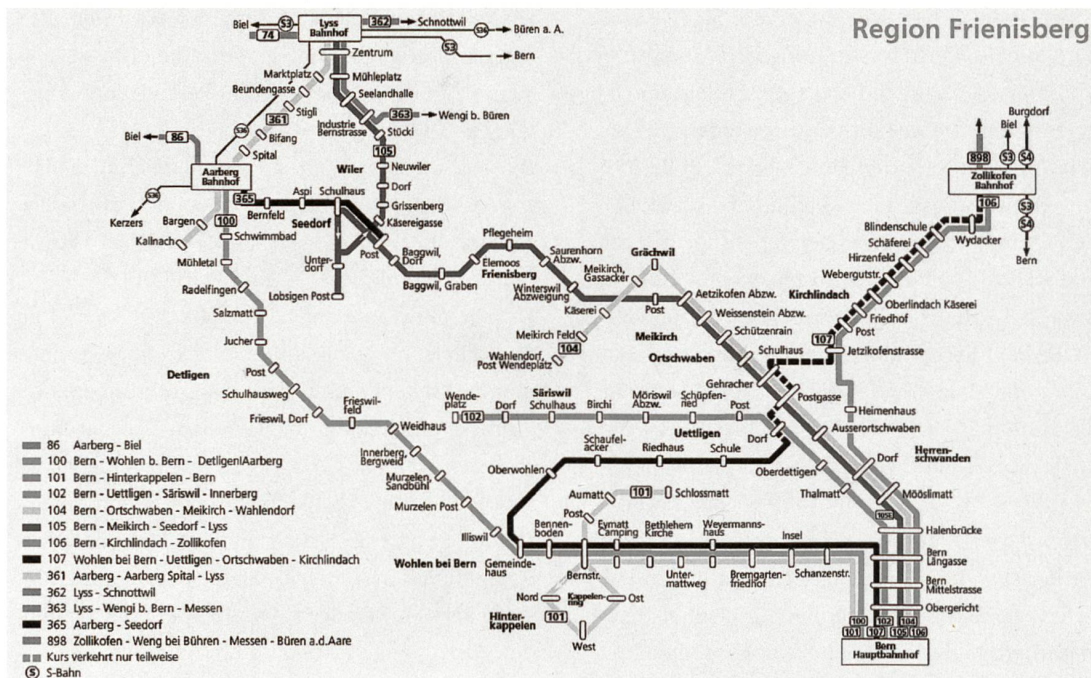
Die gesamten Baukosten (inkl. 5 vierachsiger Personenmotorwagen mit Gepäckraum, 10 zweiachsiger Personenmotorwagen, 6 Personenanhängerwagen, 3 Motorgüterwagen, 8 gedeckter und 8 offener Güterwagen, 7 Rollschemel und 2 Plattformwagen, 1 Montagewagen und 1 fahrbarer Schiebeleiter) beliefen sich auf «Fr. 3'155'150.-, oder per Bahnkilometer rund Fr. 86'000.-».¹²

Das Projekt wurde am 12. Oktober 1915 vom Kanton abgelehnt. Die Eisenbahndirektion begründete ihren Entscheid damit, dass die Erfahrungen mit «Strassenbahnen» in der Tiefenau- und der Muri-Strasse «nicht nur für diese Strassen sondern auch für die Bahnen so schlimme, die Aufwendungen für den Strassenunterhalt und den Unterhalt des Rollmaterials so grosse» gewesen seien, «dass einer Bahn auf eigenem Bahnkörper entschieden der Vorzug gegeben werden muss.»¹³

Im Gegensatz zu Anselmiers Projekt plante Schorno die Linien von Bern aus (StAB BB 10.3.134_44 A2 4)



Die heutigen Postauto- linien am Frienisberg



Das Projekt von A. Beyeler 1919: «**ÜBERLAND-BAHN (Elektrische Meterspur) BERN-AARBERG-BIEL**»

Beyeler, nach dessen Projekt die Linie der Bern-Neuenburg-Bahn 1901 eröffnet worden war, erarbeitete für das Initiativkomitee der «Überlandbahn Bern-Aarberg-Biel» ein neues Projekt, das nurmehr eine einzige Linie an der Westabdachung des Frienisberg vorsah.¹⁴ Im Gegensatz zu den früheren Projekten von Anselmier und Schorno plante er die Strecke über Aarberg hinaus bis nach Biel. In Bern war der Anschluss an die Strassenbahn am «Tramwayendpunkt Bremgartenfriedhof» und in Ipsach an die «Biel-Insbahn» vorgesehen. Im Einvernehmen mit dem Kanton ging das Projekt von Anfang an von einem eigenen Bahntrasse aus und sah nur bei «Engpässen» wie der Halenbrücke oder der «Rappenfluh» zwischen Mühleletal und Aarberg vor, die Geleise in den Strassenbereich zu legen. Als Grundlagen für den Bau der 1-Meter-Spurbahn definierte Beyeler einen Minimalkrümmungsradius von 100 m (Ausnahme: 60 m bei der Halenbrücke und bei der Station Lobsigen) und sah eine maximale Steigung von 50 ‰ vor, wobei es in diesem Projekt vorläufig 45 ‰ waren.

Die Elektrifizierung sollte ähnlich sein wie bei der Bern-Zollikofen- und der Solothurn-Bern-Bahn. Die Linienführung verlief über die Halenbrücke und das Uetligenfeld, wobei Beyeler eine Variante über Ortschwaben und eine via Wohlen-Hinterkappelen und Bethlehem vorschlug.

Bei der zweiten wies er auf den Nachteil hin, dass sie zwei Kilometer länger würde und ein ungünstigeres Längenprofil hätte, da die «Aarebrücke bei Hinterkappelen 31 Meter tiefer liegt als die Halenbrücke.»¹⁵

In Aarberg sollte die Linie unter der SBB-Linie hindurch in den ehemaligen Stadtgraben und nach diesem über eine 10 m lange Brücke über die alte Aare via Kappelen, die Stationen Hemrigen-Bühl, Merzligen-Jens, Jensberg-Bellmund, Bellmund und Ipsach schliesslich nach Nidau führen.¹⁶ Für den Gütertransport waren wie beim Projekt von Schorno Rollschemel vorgesehen, wobei aus den Akten nicht erkennbar ist, wo der Übergang mit der Normalspur erfolgen sollte. Unter der Voraussetzung, dass es ab 1921 «Bahnstrom» (damals wohl Gleichstrom)¹⁷ liefern könne, sollte das sich im Bau befindliche Kraftwerk Mühleberg die Stromversorgung sicherstellen. Die zu erwarten-

den Kosten schätzte Beyeler insgesamt auf ca. Fr. 8'350'000.–.

Mit Bundesbeschluss vom 21. Oktober 1921 wurde die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Bern über Aarberg nach Biel erteilt.¹⁸

Wie aber dem Gesuch des Initiativkomitees vom 16. Oktober 1924 zu entnehmen ist,¹⁹ verunmöglichte die allgemein schlechte Wirtschaftslage der Nachkriegszeit jegliche Arbeit zur Verwirklichung des Bahnprojektes innerhalb der in der Konzession verlangten Frist von 3 Jahren, sodass der Bundesrat eine Fristverlängerung bis zum 1. November 1929 beschloss.²⁰

Fazit

Die drei Projekte zeigen, wie wichtig die Erschliessung der am Frienisberg gelegenen Dörfer zu Beginn des 20. Jahrhunderts erachtet wurde. Da bereits relativ früh ein Postauto von Bern nach Dettligen verkehrte, waren die Projekte für elektrische Lokalbahnen naheliegend. Der Realisierung der beiden Projekte von Anselmier und Schorno stand aber vor allem ihre Linienführung auf der Fahrstrasse im Weg. Die Gründe, warum Beyelers Projekt schliesslich nicht ausgeführt wurde, liegen bei der Wirtschaftslage, den an einer Bahn nicht interessierten Gemeinden zwischen Aarberg und Ipsach sowie den inzwischen wohl etwas verbesserten Strassen. Tatsache ist, dass die Eisenbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg nach und nach auf «Strassenverkehr» umgestellt wurden, da es auf den Strassen zu wenig Platz für die immer zahlreicher verkehrenden Autos hatte. Bessere Strassenbeläge (Makadam, Asphalt etc.) und pneumatische Räder hatten den Fahrkomfort erheblich erhöht und der billige Treibstoff machte das Auto als Verkehrsmittel sehr beliebt.

Heute ist die «seinerzeit gottverlassene Gegend am Frienisberg» mit der Postautolinie 30.100 «Frienisberglinie» via Kappelenbrücke und den Postautolinien 30.102 (Säriswil), 30.104 (Wahledorf), 30.105 (Lyss), 30.106 (Zollikofen) und 30.107 (Uettiligen (–Zollikofen)), alle via Halenbrücke, bestens erschlossen und die Umzonung für eine neue, grössere Postauto-Garage (Steiner-

bus) in Ortschaften ist noch im Dezember 2013 vollzogen worden!

Armin Jucker, Ingenieur, Ortschaften

Anmerkungen

- ¹ Wie der Gedenktafel am «Alten Tramdepot» in Bern zu entnehmen ist, hatte Anselmier dieses 1898 im Auftrag der «Tramway-Gesellschaft Bern» als Betriebsgebäude für das in Nantes (F) entwickelte Drucklufttram erstellt. Dieses Drucklufttram konnte nämlich, ohne die Gebäudefassaden mit Rauch und Russ zu verschmutzen, «automobil» fahren.
- ² Brief vom 22. April 1900 (Inv.-Nr. 44 A1 8). Anselmier wies darauf hin, dass die Entscheide der Gemeinden Bern und Seedorf noch ausstehend waren.
- ³ Brief an die Direktion der öffentlichen Bauten vom 16. Oktober 1899 (Inv.-Nr. 44 A1 2).
- ⁴ Parallelfachwerkträger mit doppelten Streben und Pfosten für unten liegende Fahrbahn.
- ⁵ Der Anschluss der Ostlinie ans Netz der BTG war beim Bremgarten-Friedhof geplant.
- ⁶ Technischer Bericht zum Concessionsgesuch vom 20. April 1900, S. 3 (Inv.-Nr. 44 A1 14).
- ⁷ Ebd., S. 5.
- ⁸ Bericht zum Konzessionsgesuch vom 1. Februar 1914, S. 2 (Inv.-Nr. 44 A2 3).
- ⁹ Die Gemeinde Seedorf hatte sich im Mitwirkungsverfahren des ersten Projekts eher zugunsten einer Strassenbahn nach Lyss geäussert. Brief vom 16. November 1903 (Inv.-Nr. 44 A1 30).
- ¹⁰ Technischer Bericht zum Konzessionsgesuch vom 1. Februar 1914, S. 3f (Inv.-Nr. 44 A2 3).
- ¹¹ Ebd., S. 4.
- ¹² Ebd., S. 11.
- ¹³ Brief der Eisenbahndirektion an Karl Schorno vom 12. Oktober 1915 (Inv.-Nr. 44 A2 26).
- ¹⁴ Konzessionsgesuch vom 1. November 1919 (Inv.-Nr. 44 A3 1).
- ¹⁵ Technischer Bericht zum Konzessionsgesuch vom 1. November 1919, S. 7 (Inv.-Nr. 44 A3 1).
- ¹⁶ Beyeler erwähnte, dass sich die Haltestelle Jensberg-Bellmund eventuell zu einer Station für die Holzabfuhr aus dem grossen Jensbergwald ausbauen liesse. Ebd., S. 6.
- ¹⁷ Heute liefert das Werk nebst 50-Hz-Industriestrom auch 16,7-Hz-Bahnstrom für die SBB.
- ¹⁸ Bundesbeschluss vom 21. Oktober 1921 (Inv.-Nr. 44 A3 37).
- ¹⁹ Brief vom 16. Oktober 1924 (Inv.-Nr. 44 A3 39).
- ²⁰ Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Bundesrates vom 14. November 1924 (Inv.-Nr. 44 A3 41).