Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 286 (2013)

Artikel: 100 Jahre elektrische Bahnverbindung Bern-Solothurn
Autor: Botta, Hugo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-656352

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

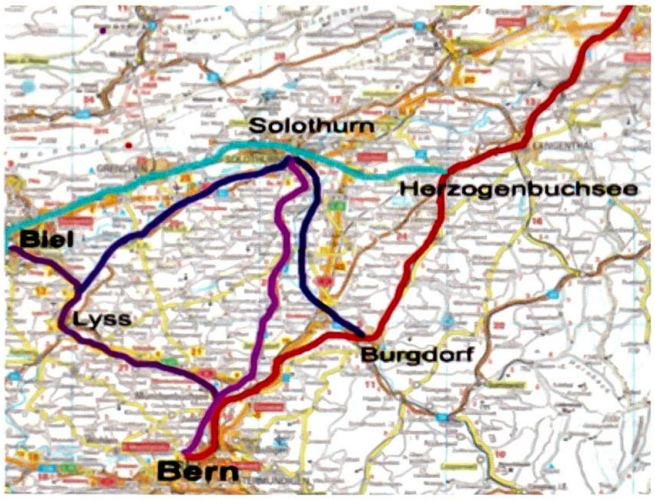
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

100 Jahre elektrische Bahnverbindung Bern–Solothurn

Strassen und Bahnen

Vor 1850 bewegte sich der gesamte Verkehr aus dem Norden Berns über die Untertor- bzw. ab 1844 über die neue Nydeggbrücke in die Stadt Bern. Mit dem Bau der Tiefenaubrücke bei Worblaufen um 1850 verlagert sich der Strassenverkehr von Solothurn nach Bern durch Zollikofen und über die Tiefenaustrasse in die Stadt Bern. Die Grauholzstrasse durch den «Sand» bei Schönbühl, die bis anhin Aarau und Zürich mit Bern verband, wird zur Nebenroute.

Um 1850 werden gewaltige Projekte zur Verkehrserschliessung verwirklicht. 1857 eröffnet die Schweizerische Centralbahn die Hauptlinie Olten–Bern. 1864 nimmt die Bernische Staatsbahn die Linie Zollikofen–Lyss–Biel in Betrieb. In den nächsten zwei Jahren entstehen die Linien Burgdorf–Derendingen und Solothurn–Lyss. Das Amt Fraubrunnen ist umfahren, bleibt aber ohne direkte Verbindungen nach Bern und Solothurn.



Bevor die direkte Linie Solothurn–Bern in Betrieb genommen wird, ist das Amt Fraubrunnen von Bahnverbindungen wohl umfahren, aber nicht erschlossen.

Im März 1905 erscheint im Solothurner Tagblatt folgender Beitrag:

«Die Gemeinden des langgestreckten Amtsbezirkes Fraubrunnen hatten einst durch die von Posten und Fuhrwerken aller Art sehr belebte grosse Heerstrasse Solothurn–Bern eine für die damalige Zeit vorzügliche Verbindung. Es dürfte wenig bekannt sein, dass man ehedem selbst von Burgdorf aus für eine Reise nach Basel in Fraubrunnen einsteigen musste. Durch die Eisenbahnen, die Verkehrsstrassen der Neuzeit, sind die Gemeinden unseres Amtsbezirkes völlig auseinander gerissen worden. Wer noch vor zwei oder drei Jahren von Münchenbuchsee um 9 Uhr per Bahn in Fraubrunnen sein wollte (eine Postverbindung gibt es nicht), musste zuerst nach Lyss, dann nach Solothurn, von dort nach Aefligen und von hier per Post nach Fraubrunnen fahren. Seit nun der 7 Uhr Schnellzug Bern–Burgdorf eingeführt ist, macht sich die Reise so: Man fährt nach Zollikofen, steigt dort um nach Burgdorf und hier nach Aefligen, um von da aus die Post zu benützen. Kein anderer Weg bleibt auch für die Rückreise.»

1964 orientierte der Verfasser dieses Beitrages seine Arbeitskollegen über seine Absicht, von Ostermundigen nach Moosseedorf zu zügeln. Er sah in lauter fassungslose Gesichter. «Aber da bist du doch ‹ab der Welt›. Du musst wissen, nördlich der Aare hört Bern auch für Berner auf.» Sie haben von der verkehrstechnischen Entwicklung in Berns Norden wohl erfahren, glaubten aber nicht so recht an deren Zukunft.

Die Bahnverbindung Solothurn–Bern

Am 10. April 1899 suchen 22 Gemeinden um eine Konzession für diese Verbindung nach. Gleichzeitig wird das Gegenprojekt Utzenstorf–Schönbühl eingereicht. Beide Projekte erhalten die Konzession. Bauen kann, wer zuerst die Finanzierung zustande bringt.

In Solothurn findet 1907 die Generalversammlung der Solothurn–Schönbühl-Bahn (SSB) statt. Anschliessend werden die genauen Baupläne erarbeitet und die Arbeiten zum Bauen ausgeschrieben.

1910 lehnt der Grosse Rat des Kantons Bern die Unterstützung der Solothurn–Schönbühl-Bahn ab. Bundesrat Forrer ruft die Kantone Bern und Solothurn an den Verhandlungstisch. Dort unterbreitet er folgenden Vermittlungsvorschlag:

«Es wird eine Schmalspurbahn mit elektrischem Betrieb erstellt, die von Solothurn auf dem linken Ufer der Emme nach Bätterkinden (mit Abzweigung nach Utzenstorf) führt, und sich über Fraubrunnen, Jegenstorf und Schönbühl nach Zollikofen zieht, um dort in die Strassenbahn Zollikofen–Bern einzumünden.»

Die Vermittlung ist erfolgreich und im Juni 1912 beginnen die Projektierungsarbeiten. Im darauf folgenden Jahr starten drei Unternehmungen mit den Arbeiten am Bahnbau.

Am 1. Februar 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, tritt das Bahnpersonal seinen Dienst an. Die Elektrische Solothurn–Bern-Bahn (ESB) beginnt zu existieren. Die Eröffnungsfeiern finden am 9. April 1916 statt. Auf jeder Station ist ein wahres Volksfest im Gange. Am Tag darauf wird der fahrplanmässige Betrieb zwischen Solothurn und Zollikofen aufgenommen. Im Einsatz stehen 14 Personen-, 2 Schnell- und 6 Lokalzüge. Im ersten Betriebsjahr werden 400 000 Reisende und 14 400 Tonnen Güter befördert.

Von Bern bis Zollikofen fährt die bereits seit 1912 bestehende Bern–Zollikofen-Bahn (BZB). In Zollikofen ist vorderhand Umsteigen auf die Elektrische Solothurn–Bern-Bahn (ESB) angesagt.

Bahnhof und Bahnhofrestaurant Zollikofen um 1920

Von der BZB und der ESB über die SZB zum RBS

Im März 1922 fusionieren die Solothurn–Zollikofen-Bahn und die Bern–Zollikofen-Bahn (BZB). Beide Verwaltungsräte genehmigen das Vorhaben und setzen es rückwirkend auf den 1. Januar 1922 in Kraft. Die neue Gemeinschaft heisst Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn (SZB).

1923 beginnt der Ausbau der Strecke Zollikofen–Bern über die «Rüttilinie» zur Umfahrung von Zollikofen. Am 1. Oktober 1924 wird der durchgehende fahrplanmässige Betrieb Solothurn–Bern aufgenommen.

Mit der schrittweise verwirklichten Zusammenarbeit zwischen SZB und VBW (Vereinigte Bern–Worb-Bahnen) zieht die SZB-Direktion 1974 in das Bahnhofhochhaus in Worblaufen ein. Aus den beiden Unternehmungen entsteht am 1. Januar 1984 der Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS).

Sicherheit, Unterhalt

Laufend werden Schwellen ausgewechselt, Niveauübergänge besser gesichert und wo möglich aufgehoben. Die mit den SBB gemeinsam benutzte Barrierenanlage südlich der Station Zollikofen wird durch den Bau einer Strassenunterführung ersetzt.

Gefährliche Situation in Schönbühl vor der Sanierung

Die grösste Sicherheit wird durch die Trennung von Schiene und Strasse erreicht. Nach langen Verhandlungs- und Bauphasen ist dieser Prozess heute abgeschlossen.

Die Region Bern Nord wächst rasant

Zwischen 1960 und 1970 nimmt die Bevölkerung in den Ortschaften rund um Bern im Eiltempo zu. Die von der SZB-Strecke abhängigen Ortschaften Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl und Jegenstorf verdoppeln ihre Einwohnerzahlen innert 10 Jahren. Dies führt zu mehr Bahnkunden und diese verlangen bessere Verbindungen und Dienstleistungen.

Seit 1912 überqueren die Züge der BZB und später der SZB die Aare bei Worblaufen auf der schmalen, zwischen 1846 und 1850 gebauten Strassenbrücke. Der ständig zunehmende private und der ebenso wachsende öffentliche Verkehr beginnen sich zu behindern. Von 1964 bis 1965 wird für die Bahn eine 200 Meter lange und 11 Meter breite Betonbrücke gebaut und am 17. November 1965 dem Betrieb übergeben.

Doppelspur Worblaufen–Schanzentunnel und Worblaufen–Zollikofen

Am 21. November 1965 fährt die SZB erstmals in einem doppelspurigen Tunnel von 1200 Metern Länge unter den Gleisanlagen der SBB im neuen Bahnhof Bern in einen eigenen Untergrundbahnhof ein. Damit verschwinden die Gleise auf der Tiefenaustrasse. Die Haltestelle «Henkerbrünnli» und der SZB-Bahnhof vor dem Hotel «Schweizerhof» in Bern sind Geschichte.

Für die Bedienung der Haltestellen Felsenau, Tiefenau, Steinibach und Unterzollikofen wird neben der Tiefenaustrasse und der Bernstrasse in Zollikofen ein separates Trassee für den Vorortsverkehr der Bahn erstellt. Nach dem Bau der neuen Tiefenaubrücke in Worblaufen folgt der Ausbau der SZB auf Doppelspur bis in den neuen Schanzentunnel. Die SZB-Gleise kommen im Bereich Tiefenau in einen 516 Meter langen Tunnel zu liegen.

Weitere Neu-, Um- und Ausbauten des Streckennetzes

Das letzte sanierungsbedürftige Hindernis zwischen Schiene und Strasse befindet sich jetzt noch beim Bahnhof Zollikofen. Die Einfahrt von Solothurn her ist bereits mit dem Gleisumbau in den Jahren 1956/57 saniert worden. Von 1977 bis 1979 wird die Strecke von Worblaufen

WETTBEWERB

Blasinstrumente

Kornett

Zwar sieht das Kornett der Trompete ähnlich, wird aber aufgrund seiner Mensur den Horninstrumenten zugerechnet. Es kommt Trompetenschülern insofern entgegen, als sein Ton leichter anspricht.

Siehe Wettbewerbsfragen auf Seite 99

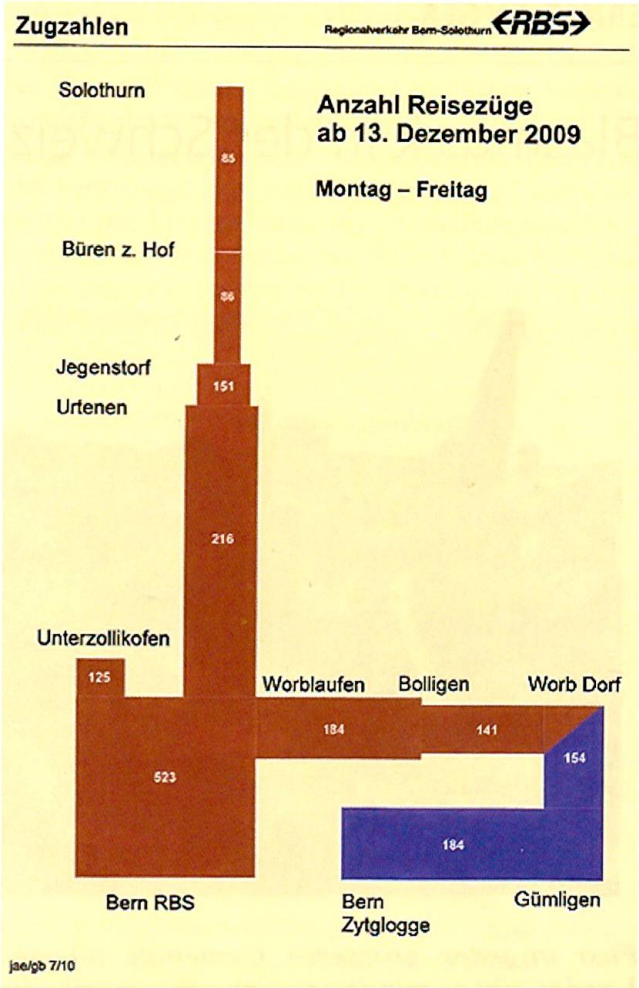
bis kurz vor Oberzollikofen auf zwei Spuren ausgebaut. Der endgültige Ausbau auf zwei Spuren ist 1991 abgeschlossen.

Die Verhältnisse auf dem Bahnhofplatz Zollikofen können 1982 entschärft werden. Das Ausweichgleis wird aus der Strasse entfernt und das Hauptgleis auf ein eigenes Trassee verlegt. Ein gefährlicher Bahnübergang ist mittels einer Hilfsbrücke saniert worden. Nördlich der Station ist eine rund 400 Meter lange Doppelspurinsel entstanden.

Bedingt durch den Bau des Einkaufszentrums Shoppyland in Moosseedorf beginnen im April 1989 die Arbeiten für die Errichtung der doppelspurigen Umfahrungslinie von Moosseedorf. Die Linienführung folgt der SBB-Linie Zollikofen–Schönbühl, verläuft dann in einem Tunnel und mündet bei der Moosmattenbrücke in das bestehende Gleis ein. Im Tunnel befindet sich die neu erstellte Station Moosseedorf. 1992 wird dieses Teilstück eingeweiht.

Die Einführung des Taktfahrplans ist weiter vorangekommen. Seit 1974 verkehren die RBS-Züge auf der Strecke Bern–Jegenstorf nach Taktfahrplan. Kombiniert mit den Schnellzügen nach Solothurn ist dieser Komfort auf der ganzen Strecke Bern–Solothurn möglich geworden.

Der RBS betreibt weitreichende Buslinien zu «seinen» Bahnhöfen. Bahn und Busse fahren täglich 18 000 km und befördern rund 65 000 Passagiere.



Zukunftsaussichten

2013 beginnen die Arbeiten für den Neubau des unterirdischen RBS-Bahnhofs. Der jetzige RBS-Bahnhof ist für täglich rund 16 000 Fahrgäste konzipiert worden. Heute wird er von nahezu 60 000 Personen benützt. Er ist einer der am stärksten frequentierten Bahnhöfe der Schweiz.

Mit dem Aus- und Neubau des unterirdischen Bahnhofs wird auch die Tiefenaustrasse saniert. Diese überdeckt teilweise die Fahrbahn des RBS. Für die anfallenden Arbeiten rechnet man mit einer Bauzeit von zwei bis drei Jahren. Der Baubeginn wird im Herbst 2013 erfolgen.

Wenn alles planmässig verläuft, werden die Bauarbeiten für den vergrösserten unterirdischen RBS-Bahnhof 2016 aufgenommen und 2025 abgeschlossen.