

**Zeitschrift:** Die Berner Woche  
**Band:** 31 (1941)  
**Heft:** 16

**Artikel:** 15 Jahre Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-637511>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

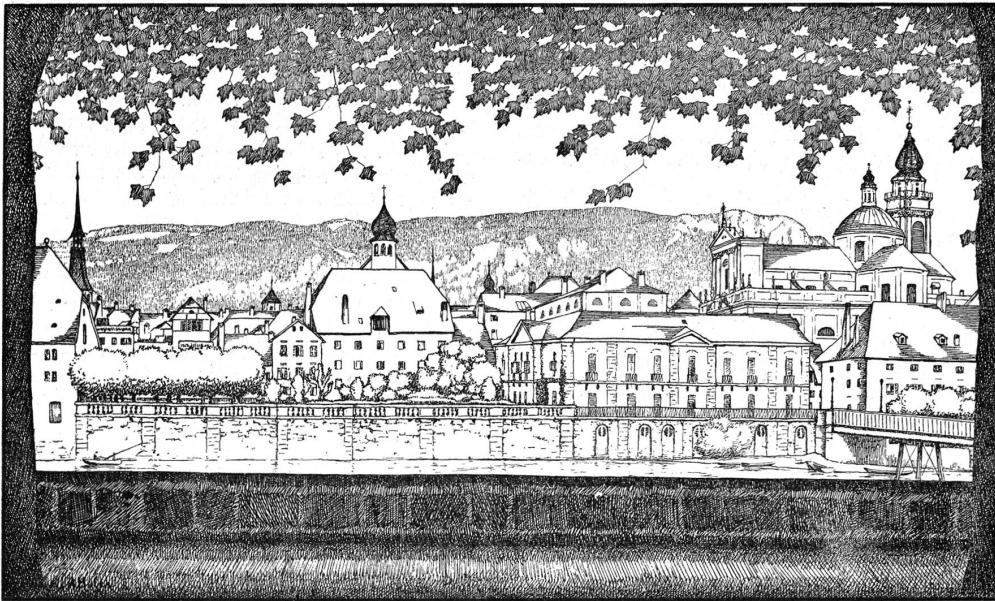
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## 25 Jahre Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn

Am 10. April 1941 waren es genau 25 Jahre, daß die Strecke Solothurn—Fraubrunnen—Zollikofen dem Betrieb übergeben wurde. Die Betriebseröffnung fiel mitten in die großen Krisenjahre 1914/1918, und trotzdem man mit besorgten Herzen das Werk vollendete, brachten die Betriebsergebnisse in den folgenden Jahren erfreuliche Resultate. Das erste Betriebsjahr fiel in das Jahr 1916 und umfaßte die Zeit vom 10. April bis 31. Dezember. Gemessen an den damaligen Verhältnissen, fiel das Ergebnis noch recht gut aus. Es wurden im ganzen 447,116 Personen befördert und Fr. 227,619 Einnahmen erzielt.

Was die Berner besonders interessiert, ist eigentlich das Verhältnis, welches damals zwischen der Solothurn—Zollikofen-Bahn und der Bern—Zollikofen-Bahn bestand. Sowohl

barung vom Jahre 1912 und in der Konzession festgelegten Bedingungen erfüllt. Diese Vereinbarung vom Jahre 1912 war eigentlich das Resultat der verschiedensten Strömungen, die sich um das Projekt der Solothurn-Bahn in damaliger Zeit gebildet haben. Es entstanden damals Projekte und Gegenprojekte und jede Interessengruppe war natürlich der Ansicht, den einzig richtigen Weg gewählt zu haben. Zur Ausführung gelangte indessen weder das eine noch das andere Projekt, sondern es kam durch die Vermittlung des damaligen Vorstehers des Eidg. Eisenbahndepartementes, Bundesrat Forrer, am 23. März 1912 zwischen den Regierungen der Kantone Solothurn und Bern eine Übereinkunft zustande, in welcher man sich auf die Erstellung einer durchgehenden, erstklassigen, elektrischen Schmalspur-



Solothurn

vom betriebstechnischen wie vom wirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, bildete das Bestehen der Straßenbahn Bern—Zollikofen für die Solothurner ein gewisses Hindernis und setzte den Entwicklungsbestrebungen der Initianten eine unliebsame Grenze, die auf jeden Fall, zur Regelung des gemeinsamen Verhältnisses eine Modifikation hat erfahren müssen. Man befaßte sich in Solothurn schon vor der Inbetriebsetzung der S. Z. B. mit dem Gedanken, eventuell ein besonderes Trasse zu legen, um ein Befahren der Straßenstrecke durch das Dorf Zollikofen zu umgehen. Alle daran interessierten Gruppen erkannten mit der Zeit, daß nur ein Zusammengehen das Problem in einwandfreier Weise lösen konnte, und so kam es im Frühjahr 1922 zu einer Verständigung und zur Fusion der beiden Bahngesellschaften. Aktiva und Passiva der Bern—Zollikofen-Bahn gingen an die Solothurn—Bern-Bahn über, und es folgte die Gründung der heutigen Solothurn—Zollikofen—Bern-Bahn. Mit dieser Fusion waren jedoch die letzten Schwierigkeiten für eine richtige Einfahrt in die Stadt Bern noch nicht behoben. Die Untersuchungen führten zur Aufstellung eines Bauprojektes längs der „Rütti“ und Verlegung des Trasses längs der Tiefenaufstraße auf deren südliche Seite. Nach Abschluß der Finanzierung für dieses zweite und letzte Teilstück der Solothurn—Bern-Bahn konnten im Frühjahr 1923 die Bauarbeiten in Angriff genommen werden. Dieselben wurden derart rasch gefördert, daß bereits im Herbst 1924 der durchgehende Verkehr zwischen Solothurn und Bern aufgenommen werden konnte. Erst mit diesem Zeitpunkte waren die in der interkantonalen Verein-

bahn einigte. In dieser Übereinkunft wurden auch die wichtigsten Grundlagen für den Bau und Betrieb der elektrischen Schmalspurbahn Solothurn—Bern niedergelegt. So wurde u. a. bestimmt, daß die Bahn derart zu erstellen und zu betreiben sei, daß die Fahrzeit Solothurn—Bern für die durchgehenden Schnellzüge, deren in jeder Richtung täglich mindestens zwei bis drei mit direkten Wagen zu führen seien, zirka eine Stunde, höchstens aber 66 Minuten betrage, daß zwischen Solothurn und Zollikofen die Bahn auf eigenem Bahnkörper zu erstellen sei, und daß schließlich die Züge bis vor den Personenbahnhof Bern geführt werden müssen. Diese Konzession wurde am 22. Juni 1912 durch die Bundesversammlung erteilt und am 9. Oktober 1912 fand in Fraubrunnen die konstituierende Versammlung statt. Für das Zustandekommen hatten sich ganz bedeutende Männer eingesetzt. Bernischerseits traten dafür ein: Bundesrat Karl Scheurer, Großrat Jakob Iseli, Grafenried und Amtschreiber Bütigkofen in Fraubrunnen. Auf der Seite des Kantons Solothurn verwendeten sich: Bundesrat Hermann Obrecht, alt Stadtmann Hans Jecker, Solothurn und alt Kantonsrat Jean Furrer, Lütlikofen. Nachdem nun 25 Jahre lang die Bahn Tag für Tag den Wert ihres eigenen Bestandes erwiesen hat, darf mit ruhigem Gewissen festgestellt werden, daß das Unternehmen alle gesetzten Erwartungen in jeder Hinsicht erfüllt hat. Sind die schweren Zeiten scheinbar vorbei, so stehen schon an der Schwelle neue Aufgaben, die aber durch die umsichtige Führung des heutigen Direktors Gottfried Amstutz ihrer befriedigenden Erledigung gewiß entgegengehen.