

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. 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: 29.03.2025

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 Müllinen am Urtenenbach.

Unzweifelhaft bildeten Mühle und Schmied die ersten Niederlassungen, die nach Gründung des Frauenklosters mit seinem, der Öffentlichkeit zugänglichen und mit einem Frauenkopf verzierten Brunnen, den 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 Verpflegungshalt für Mann und Ross gemacht wurde, meistens verbunden mit Uebernachten oder Wechsel des Pferdegespanns. Den gegen Bern zufahrenden Lasten wurde bis auf die Hammühöhe 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



Die Solothurn—Bern-Bahn in der Gegend von Fraubrunnen

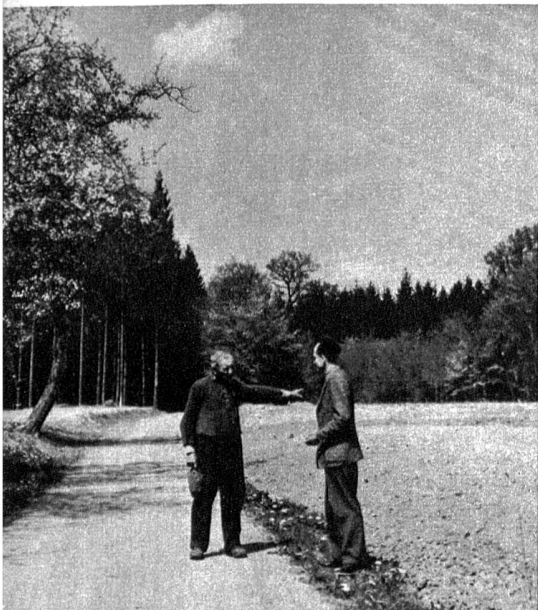
(1875) war die Fraubrunnengegend ganz abgeschnitten und verödete zusehends. Der Erwerb war gering, die Verwertung landwirtschaftlicher Produkte sehr schwer, so dass es einem öffentlichen Bedürfnis entsprach, wenn in dieser Gegend Bestrebungen für eine Bahnverbindung auftauchten, die bis zur Erfüllung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

Fraubrunnen hatte eine der ersten Poststellen auf dieser Strecke, welche im Gasthaus zum Brunnen untergebracht war; sicher gibt es auch unter den Lesern der «Berne 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 eingebüsst hat von seinem alten, kulinarischen 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 wirtschaftlichen Verkehr hauptsächlich Burgdorf 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 entfernten 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 Wasserfallbahn, welche von Basel über Olten—Solothurn fahren sollte, wegen finanziellen Schwierigkeiten aber buchstäblich ins Wasser gefallen ist, indem der angefangene Tunnel bei Olten wieder zugemauert wurde (1873). Mit der Gegend des unteren Bucheggberges versuchte das Fraubrunnenamt sich aus eigenen Kräften eine Eisenbahnverbindung mit den Verkehrszentren 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. Mühsam

wurde von 1899—1903 die Konzession für den Bau der Bahn erkämpft; unter Ueberwindung unzähliger Schwierigkeiten konnte 1907 zur Konstituierung der Aktiengesellschaft geschritten werden. Nach heftiger dreitägiger Debatte verweigerte der Grosse Rat des Kantons Bern am 6. Oktober 1910 in Befolgung der bernischen Eisenbahnpolitik die Subvention für die Normalbahn, beauftragte aber gleichzeitig die Regierung das Projekt einer vollwertigen Schmalspurbahn zu studieren. Die Normalbahn war damit «gebodigt», deren Freunde mussten sich mit dieser schmerzlichen Tatsache abfinden und aus den Verhandlungen zu retten suchen, was noch zu retten war. Als Ergebnis dieser Bemühungen und Dank des Eingreifens von Bundesrat Dr. L. Forrer, Vorsteher des eidgenössischen Departementes, kam die heutige Solothurn—Bern-Bahn zustande, die 1916 eröffnet wurde und an deren Spitze Herr alt Grossrat Jb. Iseli, Grafenried, steht. Vorerst führte sie nur bis Zollikofen und konnte 1924 bis direkt auf den Bahnhofplatz Bern einmünden. Die Finanzierung übernahmen nebst den Kantonen Bern und Solothurn deren Regierungen dem Unternehmen verändernd zur Seite standen, hauptsächlich die Gemeinden. Im Verlaufe des ersten Vierteljahrhunderts des Bahnbetriebes hat das Unternehmen der ganzen Gegend reiche Früchte eingetragen, die sich zwar nicht in Dividenden, sondern in der gesunden Entwicklung der Volkswirtschaft zeigen. So ist z. B. das Steuerkapital von Fraubrunnen und Boden in der Gemeinde 1910 auf Fr. 2 661 420 im Jahre 1940 auf Fr. 6 642 630 im Jahre 1945 gestiegen. Die Einführung der Elektrizität durch «Elektra Fraubrunnen» im Jahre 1940 und die Versorgung der Gegend mit Hochdruckwasser durch die «Vennersmühle Wasserversorgung» trugen das ihre dazu bei, dass die Ortschaften unseres Gebietes sich entfalten konnten. Die landwirtschaftliche Tätigkeit ist dabei vorherrschend geblieben und darf heute als mustergültig bezeichnet werden. Daneben hat sich eine auf Qualität arbeitende Industrie und bodenständiges Gewerbe entwickelt, so dass die SZB heute der ganzen Gegend zum Segen gereicht.

Wohl schien eine Zeitlang der stark zunehmende Autoverkehr die Einträglichkeit — nicht aber die Poesie — wieder bringen. Das kriegsbedingte Motor-Fahrverbot liess aber weitesten Kreisen den Wert der elektrischen Eisenbahn augenfällig erkennen, und es ist deshalb zu erwarten, dass diese ihre Unentbehrlichkeit auch in der kommenden, neuzeitlichen Verkehrsregelung behaupten und wirtschaftliche Aufgaben erfüllen werden, wozu nur die Bahn befähigt ist. Hier Schiene — hier Strasse!



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