

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 32 (1970)
Heft: 3

Artikel: Die Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft
Autor: Mathys, Johann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-861986>

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

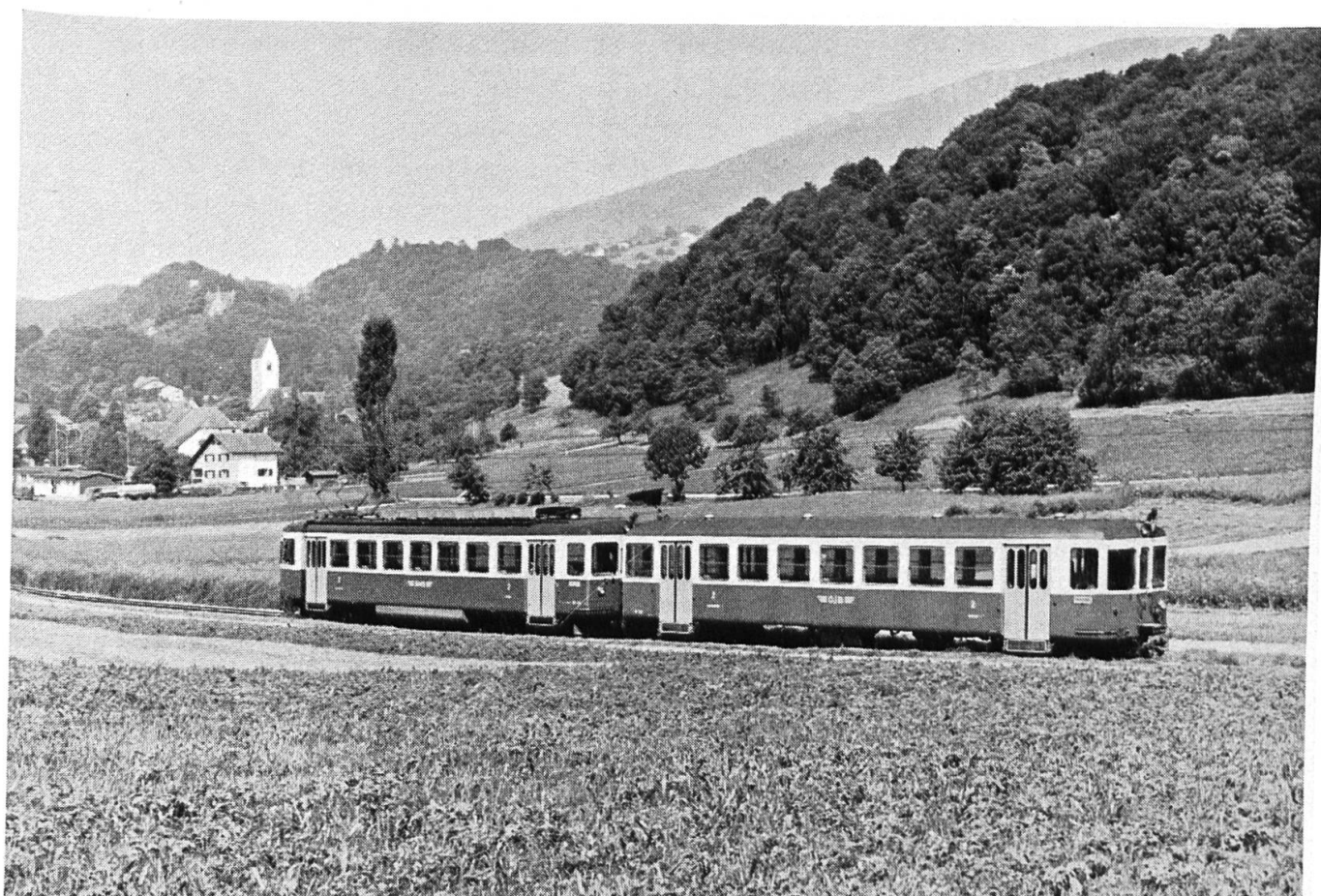
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.04.2026

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



Neue Pendelkomposition auf der Fahrt bei Oberbipp

Die Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB)

in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Von JOHANN MATHYS

Im Dezember 1904 bildete sich in Niederbipp ein Initiativkomitee mit dem Ziele, eine Bundeskonzession für eine Eisenbahn zwischen Niederbipp und Solothurn zu erwirken. Die Bundeskonzession wurde am 27. Juni 1906 erteilt und fiel in die Spätzeit des «Eisenbahnfiebers» des neunzehnten Jahrhunderts. Mit dem Bau dieser Linie sollte offenbar die am 26. Oktober 1907 eröffnete Schmalspurbahn Langenthal-Oensingen (LJB) eine Verlängerung nach der Stadt Solothurn erfahren.

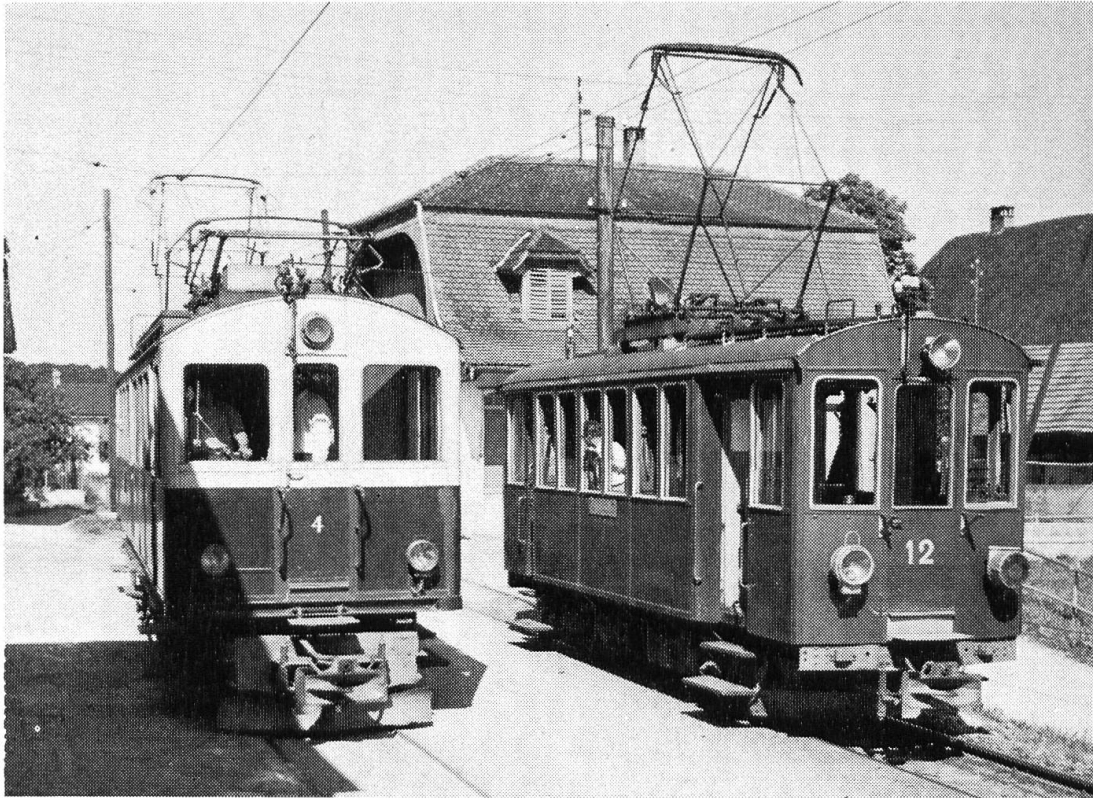
Das Projekt der Initianten kam bei den bernischen Behörden nicht gut an. Die bernische Regierung befürchtete den Wegzug des Volkes aus dem Bippertal nach einem andern Kantonsteil und bezeichnete zudem den geplanten

Bahnbau als im eindeutigen Interesse der Stadt Solothurn liegend. Eine Kostenbeteiligung von Seiten des Kantons Bern wurde deshalb längere Zeit verweigert. Erst im Jahre 1912 kam dann eine Einigung zwischen den beiden Kantonen Bern und Solothurn über den Bau der SNB zustande, nachdem sich die beiden Kantone jahrelang über die Notwendigkeit der von solothurnischer Seite stark befürworteten Bahnverbindung gestritten hatten. Seit der Gründung des Initiativkomitees für den Bau einer Schmalspurbahn Solothurn-Niederbipp bis zum Baubeginn im Jahre 1916 vergingen volle 12 Jahre.

Erst am 9. Januar 1918 — kurz vor Ende des ersten Weltkrieges — konnte dann der Betrieb der Meterspurbahn zwischen Niederbipp und Solothurn-Baseltor eröffnet werden und am 7. September 1925 erfolgte die Inbetriebnahme der verlängerten Strecke Baseltor-Solothurn HB. Das Schicksal der Solothurn-Niederbipp-Bahn muss wie dasjenige vieler weiterer Privatbahnen, an denen der Kanton Bern im Zusammenwirken mit Nachbarkantonen sich massgebend beteiligte, als recht wechselvoll bezeichnet werden. Die sogenannten «guten Jahre» hielten leider nicht sehr lange an, so dass die Bahnanlagen des 14,5 Kilometer langen Bahntrasses und das Rollmaterial wegen Fehlen der notwendigen Geldmittel nur mangelhaft unterhalten werden konnten. Im Gegensatz zu seiner — in den Gründungsjahren — eingenommenen Haltung erklärte sich später der Kanton Bern bereit, Beiträge für die Deckung von Betriebsfehlbeträgen zusammen mit den bernischen Bahngemeinden im Bipperamt zu übernehmen, während von solothurnischer Seite her der Ruf nach Umstellung auf einen Autotransportdienst laut wurde.

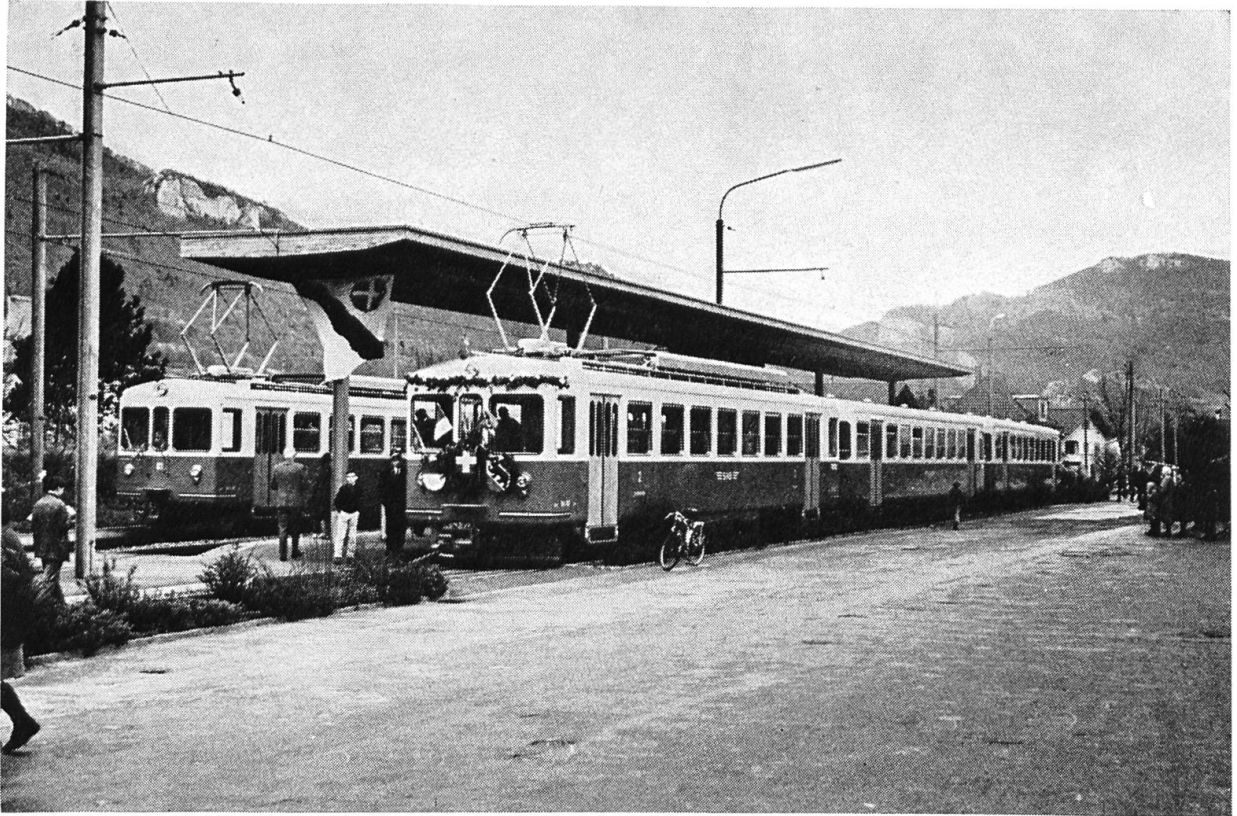
Nach annähernd zehn Jahren Ungewissheit über die Traktionsart bewilligten der Grosse Rat des Kantons Bern und die 3 Bahngemeinden Attiswil, Wiedlisbach und Oberbipp im Jahre 1955 zusammen einen Kredit von nahezu 1,3 Millionen Franken, damit die dringend notwendig gewordene Sanierung der Bahnanlagen und des Rollmaterials vorgenommen werden konnte. Dieses Geld reichte aber nur aus, um die Geleiseanlagen, soweit sie sich auf eigenem Trasse befinden, einigermaßen instand zu setzen und zur Verbesserung der Stromversorgung. Aber auch der Kanton Solothurn beteiligte sich an den umfangreichen Sanierungsarbeiten. So wurden die Kosten für die Trennung von Bahn und Strasse im Gebiet der Gemeinde Feldbrunnen vollständig vom Kanton Solothurn getragen und dürften den Betrag von 1½ Millionen übersteigen.

Die vom Regierungsrat des Kantons Solothurn gewünschte Ersetzbarkeitsuntersuchung durch den Delegierten für Wirtschaftsfragen des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes zeigte, dass es sich bei der SNB und übrigens auch bei den OJB um Grenzfälle handelt. Der bundesrätliche Entscheid zu Gunsten der Bahnerhaltung vom Dezember 1963 brachte der SNB



Die alten, aus der Gründungszeit 1918 stammenden Motorwagen Be 4/4 Nr. 4 und Be 2/2 Nr. 12 in Kreuzungsfahrt auf der Station Oberbipp.

nicht nur weitere finanzielle Hilfe der Kantone Bern und Solothurn, sondern mit dem Abschluss der Vereinbarung nach Art. 56 EG auch Bundeshilfe zur Erneuerung der Bahnanlagen gemäss dem im September 1959 eingereichten Hilfeleistungsgesuch. Nebst der Anschaffung von neuem Rollmaterial (2 Motorwagen und 3 Zugführungswagen) ist bekanntlich auch die Sanierung der Stadteinfahrt Solothurn im Erneuerungsprogramm mit 2,2 Millionen Franken enthalten. Die Sanierung der Teilstrecke Rötistrasse/Rötibrücke darf verkehrstechnisch als eine gute Lösung bezeichnet werden. Die weiteren Sanierungsarbeiten sind bereits wieder in vollem Gange und dürften — was den Bahnhofplatz betrifft — spätestens im Jahre 1971 beendet sein, während die Sanierung beim Baseltor voraussichtlich noch drei bis vier Jahre auf sich warten lässt. Das neue Rollmaterial konnte bereits im April 1966 in Betrieb genommen werden. Die Trennung von Bahn und Strasse der 400 m langen Strassenbahnstrecke im Buchli wurde mit zusätzlichen Krediten des Kantons Bern im Jahre 1963/64 vollzogen, während die Ausweichstelle St. Katharinen mit zusätzlicher finanzieller Hilfe des Kantons Solothurn gebaut werden konnte.



Zwei neue Pendelkompositionen an der im Jahre 1962 gebauten Perronanlage auf dem Stationsplatz Niederbipp.

Für die Bedienung des im Bau stehenden Gross-Öltanklagers «Wartmann» Oberbipp mit Blockzügen, konnte durch Abschluss einer weiteren Vereinbarung gemäss Art. 56 EG zwischen der Eidgenossenschaft, dem Kanton Bern und der Bahngesellschaft ein Dreischienengleis gebaut werden. Diese neue «Normalspurstrecke» Niederbipp bis Oberbipp wird für die weitere Wirtschaftsförderung des Bipperamtes von grossem Nutzen sein, da sich weitere Interessenten an diesem Normalspurgleis anschliessen können. Dadurch wird auch die finanzielle Lage der SNB eine wesentliche Verbesserung erfahren.

Die Gesamtkosten der hier aufgezählten technischen Erneuerungen an den Bahnanlagen und am Rollmaterial werden etwa 10 Millionen Franken betragen. Die durchgeführte Ersetzbarkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass auch eine Umstellung auf einen schienenfreien Betrieb einen annähernd gleich hohen Kapitalbedarf verlangt hätte.

Nachdem nun in den letzten Jahren die Gleisanlagen und die übrigen Bahnanlagen mit finanzieller Hilfe von Bund und Kantonen technisch auf einen guten Stand gebracht werden konnten, wird es notwendig sein, auch den Fahr-

plan attraktiver zu gestalten. Hiefür ist jedoch ein weiterer neuer Motorwagen notwendig. Mit dem Einsatz dieses zusätzlichen Motorwagens — der gegenwärtig in den OJB-Werkstätten Langenthal gebaut wird — dürfte die technische Erneuerung für die SNB abgeschlossen sein. Es bleiben nur noch die Sanierung der Baselstrasse/Solothurn und der Bau einer Blocksicherungsanlage. Die Erhaltung und die technische Erneuerung der Solothurn-Niederbipp-Bahn wird für die Prosperität der Gemeinden dieser schönen Landesgegend sicher von Nutzen sein.

Zwei neue Berner Heimatbücher

Auf rund 250 Nummern ist die Zahl der seit 1944 in zwei Reihen erscheinenden Schweizer und Berner Heimatbücher des Verlages Paul Haupt in Bern angewachsen: eine unerschöpfliche Fundgrube von Kostbarkeiten. Gebirgszüge und Täler, Dörfer und Städte, Kirchen, Klöster und Burgen, Bauern- und Patrizierhäuser, aber auch Menschen unserer Heimat, Künstler, Dichter und Forscher haben in diesen Heften eine schöne Darstellung gefunden. Die Heimatbücher gehören zum wertvollsten und erfreulichsten heimatkundlichen Schrifttum. Eben sind in der Berner Reihe zwei neue Hefte erschienen.

Aarwangen. Von August Hertzog, Ernst Moser und Mitarbeitern. Band 105. 28 Seiten Text, 32 Bildtafeln, kartoniert Fr. 8.—. Das vorliegende Heft ist zur Feier «700 Jahre Aarwangen» gestaltet worden. Auch wer das stattliche Dorf kennt und schon oft besucht hat, wird darin Neues entdecken. Ein Gang durch die ältere Geschichte des Ortes führt uns in die Zeit der Ritter von Aarwangen und der Herren von Grünenberg. Wahrzeichen und Stolz des Ortes ist unstreitig das Schloss; seine geschichtliche Rolle als Ritterburg, als Sitz des Landvogts und nun des Oberamtmanns und als Wächter über die alte Aarebrücke wird in einem eigenen Kapitel aufgezeigt. Ein anderes führt uns in die heimelige, spätgotische Kirche von 1577 mit ihrer beachtlichen Reihe von 20 farbigen Scheiben. Auch über das originelle «Tierlihuus» — eine wirklich einmalige Erscheinung — erfahren wir Genaueres. Die Entstehung der heutigen Gemeinde, ihr Schulwesen und ihr Wirtschaftsleben bilden weitere Themen. Im Bildteil fallen die zahlreichen behäbig-stolzen Bauernhäuser und öffentlichen Gebäude auf.

Pieterlen. Von Heinz Rauscher, Jürg König und Mitautoren. Band 106. 32 Seiten Text, 32 Bildtafeln, kartoniert Fr. 8.—. Der Rezensent kennt Pieterlen nicht, er hat sich aber für den Frühling fest vorgenommen, es kennen zu lernen. Zu diesem Vorsatz veranlasste ihn das schöne Heimatbuch — ein trefflicher Führer in Wort und Bild. Er lenkt unsere Aufmerksamkeit zuerst zu den Naturschönheiten, zur Felsenheide mit ihrer erstaunlich reichen Flora. Dann steigen wir zur romanischen, von alten Buchsbäumen umrahmten Martinskirche empor; in ihrem frühgotischen Chor entdecken wir manche Kostbarkeiten, so vor allem die freskengeschmückte Rittergruft, eine lebensgrosse Gestalt aus einem Apostelzyklus und schöne Steinhauerarbeiten. Dann zieht es uns ins Dorf; wir sehen alte und neue Brunnen, gotische Fensterreihen, Hauszeichen und Schlusssteine — und unser Führer berichtet uns von den vielfältigen Geschicken Pieterlens, von Reformation und Revolution, von Feuers- und Kriegsnöten, von Rechtsordnungen und Freveln, alten Bürgergeschlechtern und ihren Gewerben und vom Einzug der Industrie.

M. B.