

Zeitschrift: Jahrbuch Oberraargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberraargau
Band: 11 (1968)

Artikel: 50 Jahre Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB)
Autor: Mathys, Johann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071973>

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>

50 JAHRE SOLOTHURN-NIEDERBIPP-BAHN (SNB)

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. Sie fällt 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 Bipperamt 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.

Von 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 bis Solothurn Hauptbahnhof.

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 km langen Bahntrasses und das Rollmaterial wegen



Die alten, aus den Gründungszeiten der SNB und LJB/LMB stammenden Motorwagen Be 2/2 Nr. 12, 14 und 15 konnten mit dem Einsatz von neuem Rollmaterial im April 1966 aus dem Betrieb zurückgezogen werden.

Neue Pendelkomposition auf der Fahrt bei Oberbipp.



Fehlens 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 10 Jahren Ungewissheit über die Traktionsart bewilligten der Grosse Rat des Kantons Bern und die drei Bahngemeinden Attiswil, Wiedlisbach und Oberbipp im Jahre 1955 zusammen einen Kredit von nahezu 1,3 Mio 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 instandzusetzen 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 1,5 Mio Franken überstiegen haben.

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 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 Mio Franken enthalten. Die bereits erfolgte Sanierung der Teilstrecke Rötistrasse/Rötibrücke darf verkehrstechnisch als eine gute Lösung bezeichnet werden. Weitere Erneuerungsarbeiten sind bereits wieder in vollem Gange und dürften — was den Bahnhofplatz betrifft — spätestens im Jahre 1970 beendet sein, während die Sanierung der Teilstrecke Baselstrasse voraussichtlich noch einige Jahre auf sich warten lässt. Das neue Rollmaterial konnte schon im April 1966 in Betrieb genommen werden.

Die Trennung von Bahn und Strasse auf der 400 m langen Strecke im Buchli wurde mit zusätzlichen Krediten des Kantons Bern im Jahre 1963/64 vollzogen, während die Ausweichstelle St. Katharinen kürzlich in Betrieb genommen und mit zusätzlicher finanzieller Hilfe des Kantons Solothurn gebaut werden konnte. Gegenwärtig ist noch die Wageneinstellhalle in Wiedlisbach im Bau. Diese wird bis Ende dieses Jahres bezugsbereit sein.

Damit konnten die Erneuerungsarbeiten, wie sie im Hilfeleistungsgesuch vom September 1959 aufgezeichnet sind, ohne Verzögerung oder sonstige Schwierigkeiten vollzogen werden. Die Gesamtkosten der hier aufgezählten technischen Erneuerungen an den Bahnanlagen und am Rollmaterial werden annähernd 10 Mio 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 Geleiseanlagen und die übrigen Bahnanlagen mit finanzieller Hilfe von Bund und Kanton technisch auf einen guten Stand gebracht werden konnten, wird es notwendig sein, auch den Fahrplan attraktiver zu gestalten. Hierfür ist jedoch ein weiterer neuer Motorwagen notwendig. Mit dem Einsatz dieses zusätzlichen Motorwagens 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 Landegend sicher von Nutzen sein.