

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland                     |
| <b>Herausgeber:</b> | Jahrbuch Oberaargau   |
| <b>Band:</b>        | 35 (1992)   |
| <b>Artikel:</b>     | Die Bahn Herzogenbuchsee-Solothurn : 135 Jare Eisenbahngeschichte im Oberaargau           |
| <b>Autor:</b>       | Künzi, Stephan  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-1071719">https://doi.org/10.5169/seals-1071719</a> |

### **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:** 14.01.2026

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

## DIE BAHN HERZOGENBUCHSEE–SOLOTHURN

135 Jahre Eisenbahngeschichte im Oberaargau

STEPHAN KÜNZI

«Adieu Solothurn–Herzogenbuchsee, meine letzte Fahrt! Aus, Ende, Schluss!» Mit diesem Plakat verabschiedet sich am 30. Mai 1992 die Pendelzugkomposition von der Bahnlinie, die den grössten Ort im Amt Wangen während 135 Jahren mit der Hauptstadt des Kantons Solothurn verbunden hat. Noch einmal herrscht Grossandrang auf der beschaulichen SBB-Nebenlinie, bevor am nächsten Tag, dem 31. Mai 1992, der Personenverkehr auf Busbetrieb umgestellt wird. Wohl endgültig.

\*

Gross war die Freude, als die Eisenbahn im März 1857 Herzogenbuchsee von Aarburg her erreichte. Endlich war auch der Kanton Bern ans weltweite Schienennetz angeschlossen!

Für kurze Zeit erhielt der Ort im Amt Wangen eine überragende Bedeutung im schweizerischen Eisenbahnenetz. Bis zur Eröffnung der Bahnlinie ins Berner Wylerfeld (Mitte Juni 1857) war Herzogenbuchsee nämlich Endstation auf bernischem Gebiet. Wer nach Bern weiterreisen wollte, war wohl oder übel gezwungen, auf die bereitstehenden Postkutschen umzusteigen.

Nachhaltiger sollte sich die Eröffnung der Linie nach Solothurn am 1. Juni 1857 auswirken: Für 19 Jahre musste in Herzogenbuchsee umsteigen, wer von Basel in Richtung Solothurn–Biel–Neuenburg weiterreisen wollte. Die «Buchsibahn», wie sie von den Einheimischen liebevoll genannt wurde, war die einzige Schienenverbindung an den nahen Jura-Südfuss. Herzogenbuchsee wurde zum wichtigen Umsteigebahnhof.

\*

Erste Probefahrten auf der Linie hatten bereits im Mai 1857 stattgefunden. Am 13. Mai meldete der «Bund»: «Nach dem *Handelskurier* ist gestern von Herzogenbuchsee nach Biel die erste Probefahrt gemacht und an letzterem Ort die Lokomotive mit Jubel empfangen worden. Wir denken, die

Solothurner werden an diesem Tag auch nicht zu Hause geblieben sein.» Und zwei Tage später: «Die Probefahrt von Herzogenbuchsee wurde mit kurzem Aufenthalt in Solothurn und Grenchen in 1 Stunde und 10 Minuten gemacht. Die Strecke von Solothurn nach Biel nahm 35 Minuten in Anspruch.»

Die Freude der Solothurner kam nicht von ungefähr: Mit der Buchsibahn erreichte die zweite Eisenbahnlinie solothurnisches Gebiet und gar die erste die Hauptstadt selber. Bereits im Jahr zuvor war Olten ans Eisenbahnnetz angeschlossen worden (Linie Aarau–Olten–Luzern).

Für das bisher eher verschlafene Provinznest Herzogenbuchsee bedeutete die Bahn den Anfang einer stürmischen Entwicklung. Im Zuge des Bahnbaus wurden das Bahnhofquartier und die Lorraine überbaut. Für ihren Bahnhof hatten die Buchser zuvor allerdings kämpfen müssen. Ein Projekt hatte nämlich vorgesehen, die Bahnlinie Olten–Bern über Bleienbach–Thörigen zu führen. Prompt stellte der damalige Buchser Grossrat Gottlieb Moser fest, es mache den Anschein, man lasse Herzogenbuchsee absichtlich links liegen. Allein, die Bahnbauer entschieden sich für die heutige Linienführung, vor allem aus Rücksicht auf die Zweiglinie nach Solothurn.

Und dieser Linie ging es in den ersten zwanzig Jahren ihres Bestehens glänzend. Der stark wachsende Verkehr machte 1874 bereits eine erste Erweiterung des Umsteigebahnhofs Herzogenbuchsee nötig. Der Güterverkehr in Derendingen nahm rapide zu. Wurden 1865 noch 4304 Tonnen umgeschlagen, waren es 1870 bereits 11450 Tonnen. Die Industrie hatte die neue Bahnlinie entdeckt und sich in ihrer Nähe niedergelassen. Positiv für die Industrialisierung entlang der Buchsibahn wirkte sich der nahe Zusammenfluss von Aare und Emme aus: Die Industrie machte sich die vorhandene Wasserkraft zunutze.

\*

Zu Betriebsbeginn hielt die Buchsibahn unterwegs nur in Inkwil und Subingen. Derendingen wurde erst sieben Jahre später, ab 1864, bedient – und zwar auf Betreiben der solothurnischen Regierung hin. Die Schweizerische Centralbahn (SCB) – sie betrieb als Vorgängerin der SBB die Linie – hatte sich allerdings ausbedungen, keine separaten Bauten für die ein- und aussteigenden Reisenden erstellen zu müssen.

Als die Solothurner fünf Jahre später wieder vorsprachen und sowohl Aufnahmegebäude wie Güterschuppen verlangten, musste die Centralbahn trotzdem 18000 Franken für einen Schuppen mit provisorischem Cassa-



Alte Postkarten. Inkwil um 1900 und Derendingen um 1916. Archiv Johannes Müller, Bern

und Wartelokal bewilligen. Und so wurde Derendingen sukzessive bis ins Jahr 1871 zu einer vollwertigen Station mit einem fest angestellten Vorstand ausgebaut.

\*

Der Aufschwung des heutigen Vorortes von Solothurn kam nicht von ungefähr. Seinen Grund hatte er u.a. in einem eisenbahntechnischen Unikum, der Pferdebahn, die seit 1865 Derendingen entlang des Aare–Emme-Kanals mit Biberist verband. Deren Ausdehnung zu den Eisenwerken in Gerlafingen (von Roll) im Jahre 1869 sowie neue Industriebetriebe und Wohnhäuser brachten beträchtlichen Mehrverkehr. 1869 und 1874 mussten die Gleisanlagen in Derendingen deshalb erweitert werden.

Die Pferdebahn wurde 1873 von der neu gegründeten Emmentalbahn (EB, Solothurn–Burgdorf, Vorläuferin der heutigen Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn) übernommen. Damit wurde Derendingen zur Gemeinschaftsstation SCB/EB, die Strecke zwischen Derendingen und Solothurn zur Gemeinschaftsstrecke.

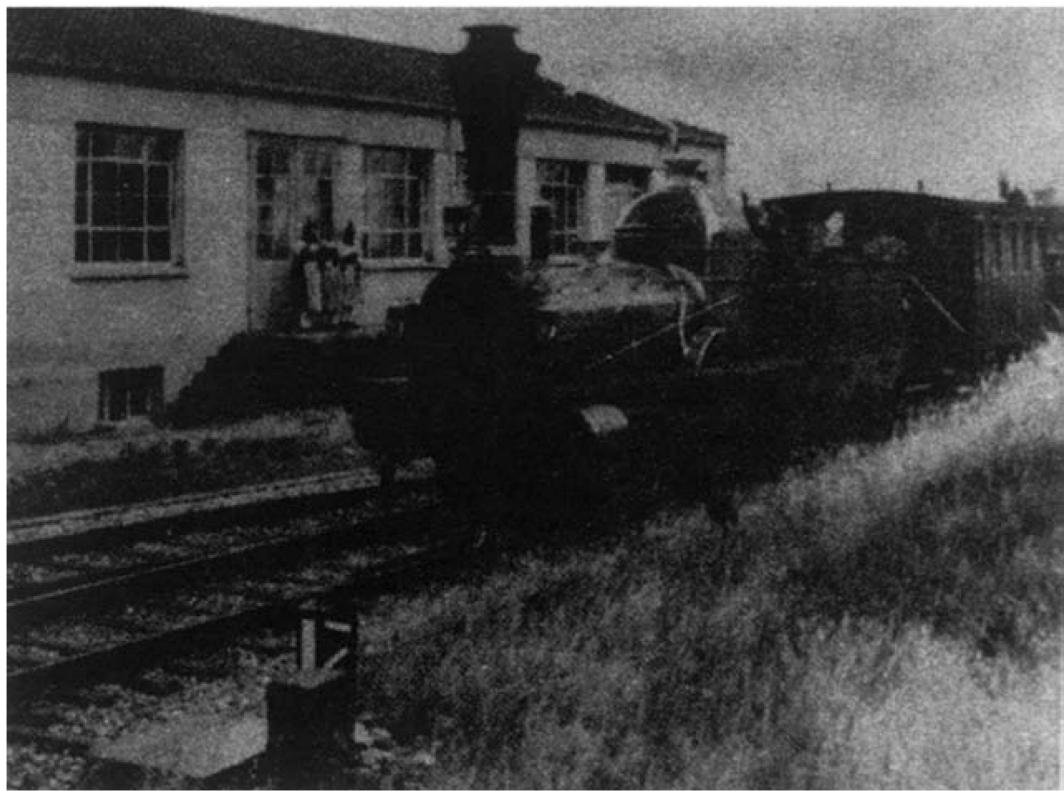
\*

Die Blütezeit der Buchsibahn fand 1876 ein jähes Ende. Die Bahn durchs Gäu, ebenfalls eine SCB-Linie, erreichte damals Solothurn von Olten her. Wer von Basel und Zürich her an den Jura-Südfuss gelangen wollte, reiste künftig ohne Umweg über Herzogenbuchsee. Gleichzeitig erhielt Solothurn einen neuen, zentralen Bahnhof. Der Bahnhof aus der Eröffnungszeit der Buchsibahn blieb allerdings als Westbahnhof weiter bestehen; hier machen die Züge von SBB und SMB (Solothurn–Moutier-Bahn) noch heute Halt.

Ebenfalls 1876 eröffnete die SCB ihre Linie von Solothurn nach Biberist EB, die erste Sektion der geplanten Linie via Schönbühl nach Bern. Allein, es blieb bei dieser ersten Sektion, und weil nicht mehr weitergebaut wurde, ging die Strecke Solothurn–Biberist 1883 an die Emmentalbahn über. Die EB ihrerseits, einmal im Besitz einer direkten Verbindung Burgdorf–Solothurn, schloss im gleichen Jahr die wenig rentable Linie nach Derendingen.

Für die Buchsibahn hatten diese Ereignisse nachhaltige Auswirkungen. Nicht nur, dass sie den Charakter einer schweizerischen Hauptbahn verlor – nein, zusätzlich büssten die Station Derendingen und der Streckenabschnitt Derendingen–Solothurn nach dem Rückzug der EB ihre Bedeutung gänzlich ein. Die Buchsibahn wurde zur *quantité négligeable*.

\*



Die Buchsibahn zur Dampfzeit und beim Jubiläum der Elektrifizierung. Archiv Beat Blum, Inkwil



Nur noch gelegentlich zog die nunmehr zur Nebenlinie gewordene Bahn eine grössere Aufmerksamkeit auf sich. Etwa in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts, als statische Nachmessungen zeigten, dass die Brücken verstärkt werden mussten. Oder 1944, als die Linie im Rahmen der damaligen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen elektrifiziert wurde und die schweren elektrischen Lokomotiven erneute Verstärkungen (oder gar Neubauten) der Brücken nach sich zogen.

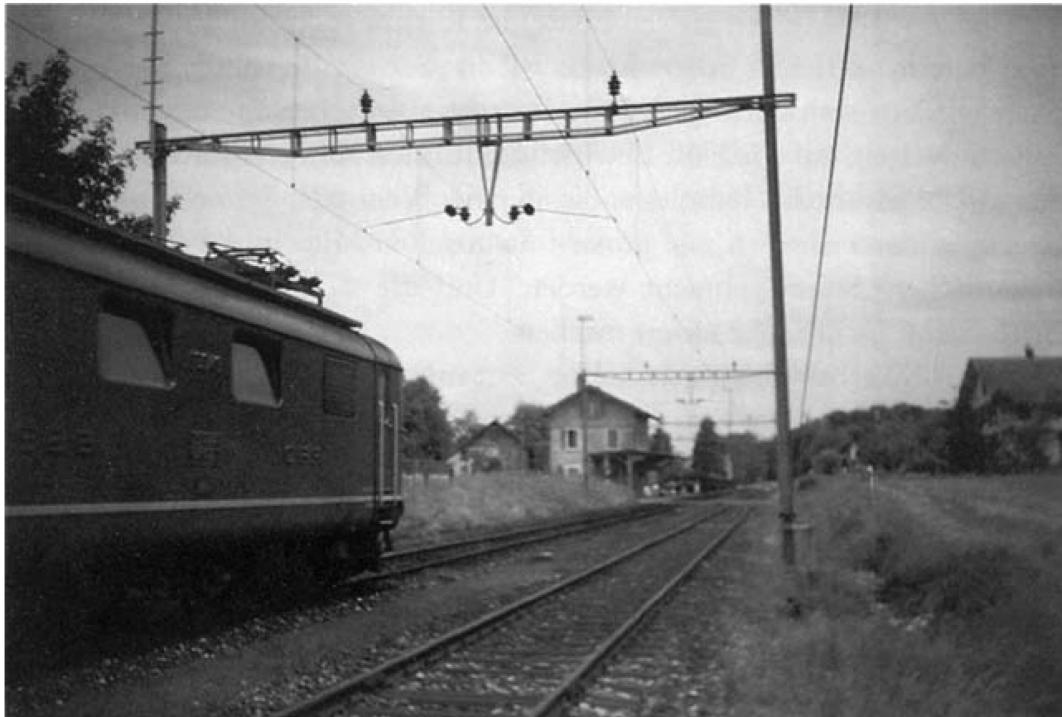
Ja – 1944, die Elektrifikation, das war nochmals ein wichtiges Datum in der Geschichte der Buchsibahn. Eine Elektrifikation rechtfertigte sich, angesichts des «verhältnismässigen bescheidenen» Verkehrs, vom Renditestandpunkt aus niemals, schrieb das damalige SBB-Nachrichtenblatt stolz. «Sie stellt vielmehr ein Werk der Solidarität dar, wodurch die bedienten Landesgegenden vor einer wegen Mangels an ausländischem Brennstoff Volk und Wirtschaft schwer treffenden Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse bewahrt werden sollen.»

Euphorisch feierte dann auch Kreisdirektor Cesare Lucchini am 10. Oktober 1944 das Ereignis. Die Elektrifikation sei «ein Sieg der Arbeit», ein «neuer Markstein des wirtschaftlichen und technischen Fortschritts unseres Landes». Damit signalisierten die SBB, dass sie bereit seien, die «vielseitigen Eisenbahnprobleme» der mit Kriegsende anbrechenden neuen Zeitepoche zu meistern. Als Hauptwaffe im Kampf mit der später wieder einsetzenden Konkurrenz nannte Lucchini einen «reich dotierten, flüssigen und elastischen Fahrplan». Die SBB lieferten 1944 gleich den Tatbeweis: Mit einem Schlag erhöhten sie die Zahl der zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn verkehrenden Zugspaare von sechs auf elf pro Tag.

\*

Wiederum blieb es Jahrzehnte lang ruhig um die Buchsibahn. Sie machte erst wieder von sich reden, als angesichts geringer Frequenzen – neben dem Privatverkehr sorgte seit 1964 eine teilweise parallel laufende Buslinie der Busbetriebe Solothurn und Umgebung für zusätzliche Konkurrenz – die Einstellung des Personenverkehrs drohte.

Das war 1978. Damals liessen die SBB untersuchen, ob eine Umstellung der Linie Herzogenbuchsee–Solothurn auf Busbetrieb sinnvoll und machbar sei. Das Echo auf die entsprechende Studie fiel unterschiedlich aus: Während sich die beiden betroffenen bernischen Gemeinden Herzogenbuchsee und Inkwil sowie die Gemeinde Derendingen für die Beibehaltung der Bahn aussprachen, votierten die von der Bahn schlecht erschlossenen



Der letzte Zug der Buchsibahn 1992. Foto Beat Blum, Inkwil

Gemeinden Etziken, Aeschi und Horriwil für einen Bus-Ersatzbetrieb. Rund 200 000 Franken seien bei einem Busbetrieb jährlich einzusparen, fand die Studie heraus. Angesichts dieses geringen Betrags (im Vergleich zum damaligen Defizit von 600 Millionen Franken), angesichts aber auch des zu erwartenden grossen politischen Widerstandes gegen die Einstellung und angesichts der ungelösten Frage, wie der Güterverkehr weiterhin sichergestellt werden könne, verfolgten die SBB ihre Umstellungspläne vorerst nicht weiter.

\*

Mitte der achtziger Jahre war man denn auch froh darüber, die Linie nicht aufgegeben zu haben. Plötzlich erinnerte man sich an die Bedeutung, die die Linie in ihren Anfangsjahren gehabt hatte, erinnerte sich daran, dass sie nach wie vor die kürzeste Verbindung vom Oberaargau an den Jura-Südfuss darstellte. Und plötzlich erschien die Buchsibahn im Konzept Bahn/Bus 2000, als Verbindung zwischen der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist und dem Jura-Südfuss (Variante Süd-Plus).

Tiefrote SBB-Zahlen stellen heute die Realisierung des Süd-Plus-Astes zwar bereits wieder in Frage. Etwas haben aber die Pläne, die der Buchsibahn wieder einen wichtigen Platz im schweizerischen Eisenbahnnetz zuweisen wollten, auf alle Fälle bewirkt: Sie führten zum endgültigen Aus für den Personenverkehr. Bahnhöfe, die an einer Neu- oder Schnellbahnstrecke liegen, müssen nämlich mit grossen finanziellen Mitteln auf den neuesten (technischen) Stand gebracht werden. Und die wollten die SBB für die Buchsibahn nicht mehr locker machen.

Seit 1990 arbeiteten sie deshalb erneut intensiv an einer Umstellung auf Busbetrieb. Mit einem Konzept, das nicht nur die Dörfer besser erschliesst, sondern auch einen dichteren Fahrplan gewährleistet, konnten sie schliesslich sogar die Gemeinde Inkwil überzeugen, die befürchtet hatte, das Ende der Bahn bedeute für sie quasi das Ende guter öffentlicher Verkehrsverbindungen.

\*

Seit Ende Mai 1992 stellen also Busse den Personenverkehr zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn sicher. Für den Güterverkehr bleibt die Linie bis Inkwil und ab Subingen weiterhin offen. Die Busfahrten führen die Busbetriebe Solothurn und Umgebung und die Oberaargauischen Automobilkurse aus, und zwar auf zwei Linien, von denen die eine über Inkwil, die andere über Aeschi führt.

### *Literatur*

- AERNI WILLY, 125 Jahre Eisenbahn in Herzogenbuchsee 1857 bis 1982, in: *Jahrbuch des Oberaargaus* 1982.
- STÄUBLE PAUL, 100 Jahre Station Derendingen, in: *SBB-Nachrichtenblatt* 5/1971.
- Neue Elektrifizierungen, in: *SBB-Nachrichtenblatt* 10/1941.
- WICHSER OTTO, Brückenumbauten auf der Strecke Herzogenbuchsee–Solothurn–Busswil, in: *Schweizerische Bauzeitung* 6/1945.
- Grosser Eisenbahn-Atlas Schweiz, Bern 1980.
- Schienennetz Schweiz, Bern 1980.
- BURKHALTER H., FANKHAUSER H., KOBEL W., Erinnerungen aus Herzogenbuchsee, Herzogenbuchsee 1991.
- «Der Bund» vom 13. und 15. Mai 1857 und vom 29. Mai und 1. Juni 1992.