

**Zeitschrift:** Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

**Herausgeber:** Jahrbuch Oberaargau

**Band:** 36 (1993)

**Artikel:** Solothurn-Niederbipp-Bahn, 1918-1993 : ein ehemaliges Sorgenkind blickt zurück

**Autor:** Künzi, Stephan

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1071424>

### 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:** 19.01.2026

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

## SOLOTHURN–NIEDERBIPP-BAHN, 1918–1993

Ein ehemaliges Sorgenkind blickt zurück

STEPHAN KÜNZI

«Während dieser fünfundzwanzigjährigen Epoche hat die SNB bewiesen, dass sie ein notwendiges Verkehrsmittel zwischen der Stadt Solothurn, dem unteren Leberberg und dem Bipperamt darstellt, obschon sie heute unter der Ungunst der Zeitverhältnisse zu kämpfen hat.»

Mit diesen Worten würdigte das Heft «Schweizerische Privatbahnen» vor fünfzig Jahren die Solothurn–Niederbipp-Bahn (SNB) – und tönte damit eine Frage an, die die kleine Schmalspurbahn, die im vergangenen Jahr ihr 75-Jahr-Jubiläum gefeiert hat, zeitlebens bewegt hat: Rechtfertigt das Verkehrsaufkommen den Betrieb der SNB als Bahn überhaupt?

Zu Beginn dieses Jahrhunderts stellte sich diese Frage niemand. Die letzten Nachwehen der Eisenbahn-Euphorie des 19. Jahrhunderts, als jeder noch so kleine Ort glaubte, zumindest mit einer billigen Schmalspur-Strassenbahn den Anschluss an die grosse weite Welt schaffen zu können, erreichten 1904 das Bipperamt. Gewichtige Männer, unter ihnen ein Grossrat, ein Handelsmann und ein Hotelier, setzten sich in Niederbipp an einen Tisch und beantragten die Konzession für eine elektrische Strassenbahn ins nahe Solothurn.

Während der Kanton Solothurn dem Ansinnen wohl gesinnt war, wollte Bern davon vorerst gar nichts wissen. Nicht nur, dass man fürchtete, das periphere Bipperamt werde sich entvölkern – nein, man stellte sich auf den Standpunkt, eine Bahnverbindung liege primär im Interesse der Stadt Solothurn.

So wurde die Bahngesellschaft 1912 ohne Beteiligung der Berner gegründet. Ein Jahr später sprach der bernische Grosse Rat dennoch die erforderlichen Geldmittel, knüpfte daran allerdings die Bedingung, die Bahn sei in Solothurn über eine neue Aarebrücke an den Hauptbahnhof anzuschliessen.

In der Debatte entschied das Parlament gegen die Regierung, die nur die Strecke Wiedlisbach–Kantonsgrenze subventionieren wollte. Der Regierungsrat hätte den Abschnitt Wiedlisbach–Niederbipp lieber der ebenfalls im Entstehen begriffenen (in der Folge allerdings nie gebauten) Herzogenbuchsee–Wangen–Jura-Bahn überlassen. Zusammen mit der Langenthal–Jura-Bahn hätte der Oberaargau so eine Ringbahn erhalten.

Mit der Geldzusage des Kantons Bern war allerdings nur das erste Hindernis auf dem steinigen Weg der SNB aus dem Weg geräumt. Ebenso hinderlich sollte sich der Erste Weltkrieg auswirken, der just vierzehn Tage vor dem geplanten Beginn der Bauarbeiten ausbrach. Viele Projektänderungen, deren Resultat eine grossteils von der Strasse unabhängige Linienführung war, trugen das Ihre dazu bei, dass die Arbeiten erst 1915 aufgenommen werden konnten.

1916 wurde gebaut und auch 1917 – wegen des Krieges traf das Baumaterial nur tröpfchenweise auf der Baustelle ein. Und so konnte die Bahn erst am 9. Januar 1918 ihren Betrieb aufnehmen.

Vorerst allerdings nur bis vor die Tore der Solothurner Altstadt. Den Anschluss über eine neue Aarebrücke an den Hauptbahnhof schaffte die SNB nämlich erst 1925. Man bemühte sich zwar seit Betriebsbeginn, der vom Grossen Rat auferlegten Verpflichtung nachzukommen. Noch 1918 plante man eine provisorische Holzbrücke, bestellte Material – allein, das Kriegsende führte 1919 dazu, dass die Armee für den Brückenbau keine Truppen mehr zur Verfügung stellen konnte. Und da man darauf hoffte, die Stadt Solothurn werde nun eine auch von der SNB benutzbare Strassenbrücke bauen, verkaufte man das bereitstehende Holz flugs weiter.

Hingegen wurde die Verwaltung der Bahn nicht müde, die Verlängerung der Bahn zu projektieren. Eine Strecke vom Solothurner Hauptbahnhof in den Vorort Zuchwil war im Gespräch, ebenso eine Linie nach Grenchen oder eine ins Wasseramt. Die Pläne wurden aber allesamt schubladisiert.

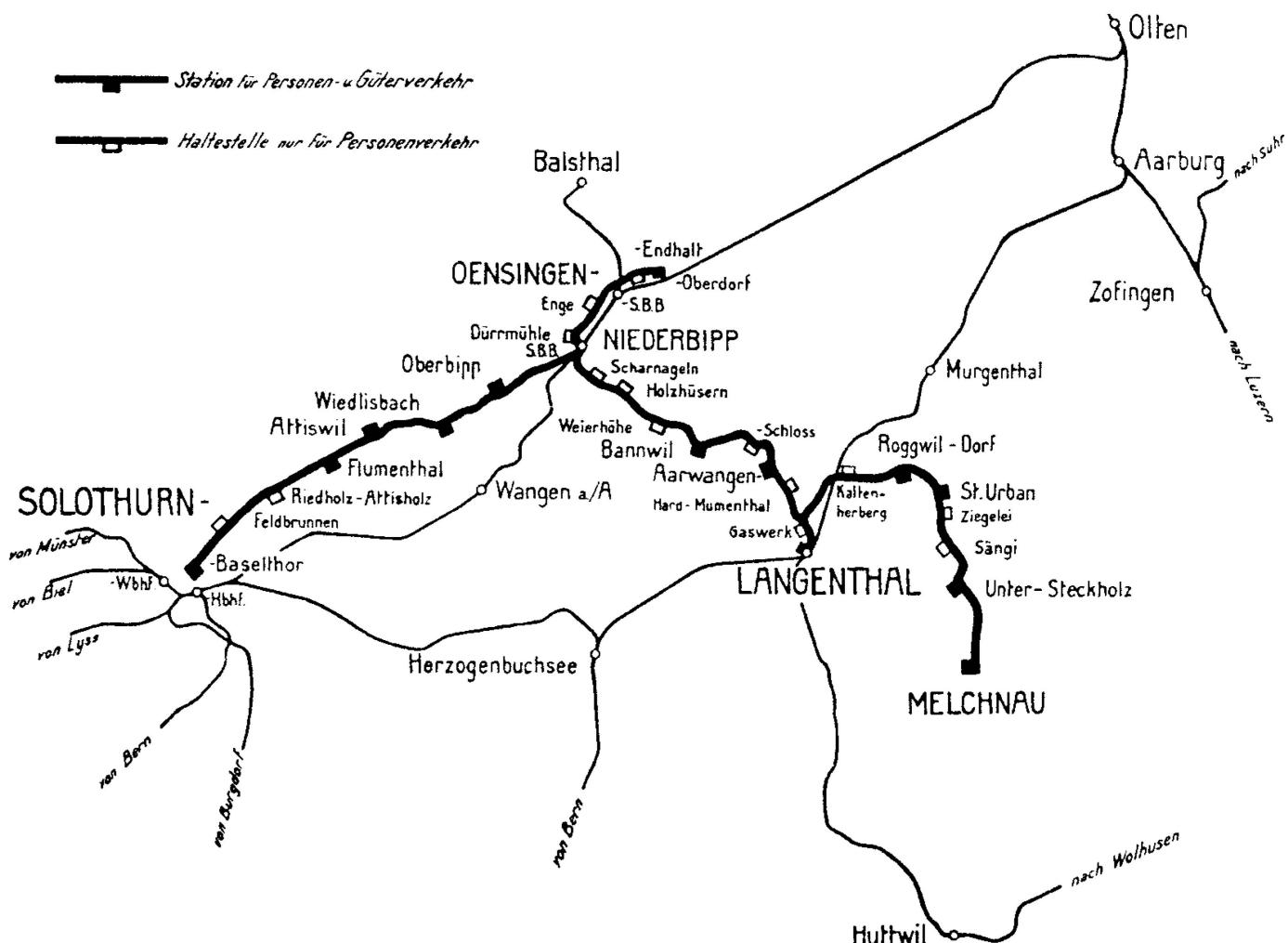
Denn die junge Bahngesellschaft geriet bald in eine finanzielle Schieflage. Die ersten Jahre brachten zwar Gewinne. Die Wirtschaftskrisen der zwanziger und dreissiger Jahre, dazu die Konkurrenz der neu elektrifizierten SBB-Linie Olten–Solothurn, setzten der SNB aber arg zu. Innerhalb von fünf Jahren sanken die Passagierzahlen von 561 000 (1931) auf 428 000 (1935). Zusätzlich machte das mangelhafte Material an Bahnkörper und Anlagen aus der Kriegszeit der SNB immer mehr zu schaffen. Angesichts



Alte Ansicht des SNB-Bahnhofes Oberbipp.



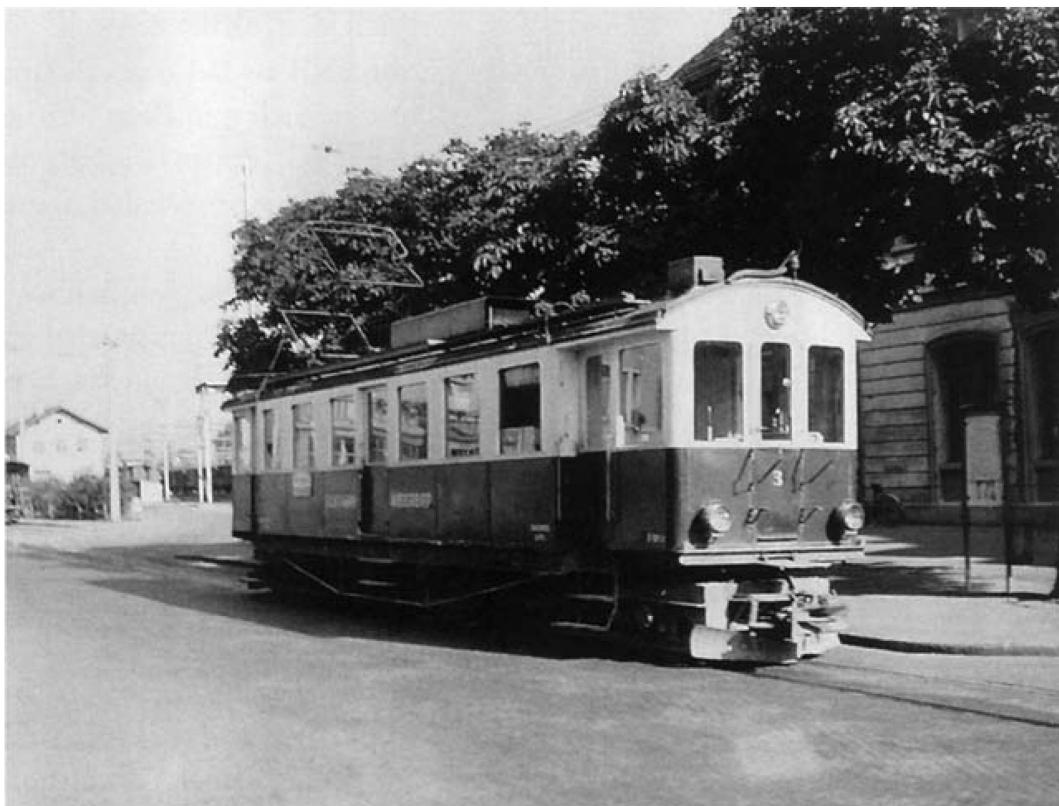
Alte Postkarte von 1918. Aufnahme Archiv Joh. Müller, Bern.



«Streckenplan» von LJB, LMB und SNB, Stand 1920. Aus: Stamm-Jeanmaire, Oberaargauer Schmalspurbahnen. Verlag Eisenbahn, Brugg 1975.

der schlechten Finanzlage schob man notwendige Sanierungen bis zu Beginn der dreissiger Jahre hinaus. Und auch dann reichte das Geld kaum für das Nötigste; wünschbare Gleisarbeiten unterblieben nach wie vor.

So zum Beispiel auf der Strecke Niederbipp–Oensingen, die, zwar im Besitz der Langenthal–Jura-Bahn (LJB), seit je von der SNB mitbenutzt wurde. Nichts geschah, obwohl die SNB die LJB mehrmals mahnte, «die verwahrloste Gleisstrecke wieder in einwandfreien und betriebssicheren Zustand zu bringen.» Um ihr Rollmaterial zu schonen, verfügte die SNB deshalb eine Höchstgeschwindigkeit von 25 Stundenkilometern. Der verlot-



Triebwagen SNB in Solothurn, April 1960. Foto H. R. Lüthy, Aarau.

terte Zustand versetzte dem Abschnitt Niederbipp–Oensingen 1943 den Todesstoss. Heute erwägt man aber, die Lücke wieder zu schliessen.

Ansonsten liess sich die Zusammenarbeit mit der benachbarten Schmalspurbahn nicht schlecht an. Zwar kündigte die LJB wegen schlechten Erträgen 1925 den seit 1918 bestehenden Betriebsvertrag. Das Rollmaterial konnte die SNB aber weiterhin in Langenthal revidieren lassen. Trotzdem wurde 1946 die SNB-Werkstätte Wiedlisbach mit den für Wagenrevisio-nen nötigen Maschinen bestückt, weil die LJB überlastet war.

Der Zweite Weltkrieg vermochte den Verkehr auf der SNB wieder etwas zu beleben. Die finanziellen Probleme der Bahn lösten sich aber keineswegs, im Gegenteil: Das Rollmaterial aus der Gründungszeit wurde altersschwach – und erneut bereitete die Gleisanlage Sorgen. Sie war stellenweise in so schlechtem Zustand, dass die SNB fürchtete, den Betrieb einstellen zu müssen. Kurz vor Solothurn etwa waren die Schienen derart abgefahren, dass die Züge oft steckenblieben.

Lange Zeit geschah wieder nichts, weil man sich jetzt, an der Schwelle zu den fünfziger Jahren, nicht im klaren war, ob die SNB als Bahn überhaupt bestehen bleiben sollte. Anders als um 1910 machte sich nun Bern für die Bahn stark, während die Solothurner Gemeinden mit einem Busbetrieb liebäugelten. Insbesondere Solothurn ärgerte sich über die Strassenbahn, die die östliche Stadteinfahrt dauernd verstopfte.

Endlich, 1963, entschied sich der Bundesrat endgültig für den Bahnbetrieb. Mit Mitteln der Privatbahnhilfe und den schon zuvor gesprochenen Kantonsgeldern konnte die SNB nun an umfassende, 10 Millionen Franken teure Sanierungsarbeiten denken. Mit Elan wurde die Entflechtung von Schiene und Strasse vorangetrieben, so dass Direktor Johann Mathys am Schluss stolz vermerken konnte, von den 14 Kilometern Streckenlänge verliefen nur noch 1550 Meter in der Strasse. Neues Rollmaterial wurde bestellt und 1966 eingeweiht.

Ursprünglich hatten die Behörden die Ansicht vertreten, die SNB müsse aus Kostengründen mit den benachbarten Oberaargau–Jura-Bahnen (Nachfolgegesellschaft der LJB) fusionieren. Daraus wurde aber nichts. 1959 ging die SNB lediglich eine Betriebsgemeinschaft mit gemeinsamer Verwaltung ein – wie schon bis 1925 mit der LJB und dann bis 1931 mit der Oensingen–Balsthal-Bahn.

SNB wie OJB seien Grenzfälle, der Bahnbetrieb rechtfertige sich nur ganz knapp, hatten die Bundesbehörden 1963 festgestellt. Der Verband schweizerischer Transportunternehmungen dagegen sprach sich für die Bahn aus. Er errechnete, die Sanierung der Bahninfrastruktur koste gleich viel wie eine Umstellung auf Bus, während das jährliche Defizit beim Bahnbetrieb gar geringer ausfalle. Für die Gemeinden sei entscheidend, dass an die Umstellungsarbeiten für einen Busbetrieb und an jährliche Busdefizite vom Bund kein Geld zu erwarten sei.

«Die Bewohner wissen auch, dass die öffentlichen Transportanstalten ihre Tarife nicht beliebig erhöhen können und im Rahmen der Arbeiter- und Schülerabonnemente beträchtliche Sozialleistungen erbringen, wogen ein Autobetrieb leichter in die Versuchung geraten könnte, die Betriebsdefizite doch auf die Benutzer abzuwälzen.»

Berufs- und Schülerverkehr sind heute aus dem Leben der SNB nicht wegzudenken. Die Bahn hat sich seit der Einführung des Taktfahrplans im Jahre 1979 zur Vorortsbahn von Solothurn entwickelt und bietet heute werktags den Halbstundentakt an. Mindestens ebenso wichtig ist der



Die alten, aus den Gründungszeiten von SNB und LJB/LMB stammenden Motorwagen Be 2/2 Nr. 12, 14 und 15. Im April 1966 aus dem Betrieb gezogen.

Güterverkehr, vor allem nach dem Öltanklager in Oberbipp, dessen Bau 1969 ein Dreischienengleis zwischen Nieder- und Oberbipp nötig machte.

Im Laufe der Jahre ist die Betriebsgemeinschaft OJB/SNB erweitert worden. Der heutigen Oberaargau–Solothurn–Seeland-Transport gehören auch die Biel–Täuffelen–Ins-Bahn, die Oberaargauischen Automobilkurse, die Bielersee Schiffahrtsgesellschaft und die Ligerz–Tessenberg-Bahn an.

Der Text entspricht einem Artikel, der am 5. Januar 1993 in der Tageszeitung «Der Bund» erschienen ist.

### *Literatur*

STAMM RENÉ/JEANMAIRE CLAUDE, Oberaargauische Schmalspurbahnen. Bern/Villigen 1975.

Vgl. die Artikel von MATHYS JOHANN (Jahrbuch 1968), ANDERECK FRITZ (1000 Jahre Oberbipp, 1971) und BROTSCHI PETER (Niederbipp und seine Bewohner, 1991). In

seiner Dissertation «Die politische-wirtschaftliche Entwicklung des Amtes Bipp» äusserte HANS FREUDIGER 1912 Kritik und Hoffnung: «Durch die Erbauung der Bahnlinie Olten–Niederbipp–Solothurn in den 1870er Jahren wurde vielen Amtsan gehörigen ermöglicht, lohnendere Arbeit ausser Amts zu nehmen. Schade, dass bei der Erstellung dieser Linie die Fragen nach der Dichtigkeit der Bevölkerung in der Umgebung, der Grösse des wahrscheinlichen Verkehrs, dem Kostenaufwand für die Erstellung des Trassees usw. nicht ausschlaggebend waren für die Richtung und die Lage der projektierten Strecke durch das Bipperamt. Aber die Wangener hatten eben Nationalräte, die Bipper nur Grossräte! – Eine Strassenbahn Niederbipp–Solothurn dürfte dem Untersuchungsgebiet in wenigen Jahren einen grossen wirtschaftlichen Aufschwung bringen: vermehrte Arbeitsgelegenheiten, besser bezahlte Arbeit und besserer Absatz der landwirtschaftlichen Produkte. Und unsere Arbeit hat Seite für Seite ergeben, dass all das notwendig ist und die Bipper es verdient haben. Möge darum der Staat Bern nicht mehr länger zaudern und endlich einmal durch eine kräftige finanzielle Unterstützung die Verwirklichung des Projektes ermöglichen! –»