

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 50 (2007)

Artikel: Als der erste Zug einfuhr : 150 Jahre Eisenbahnlinie Olten-Aarburg-Herzogenbuchsee
Autor: Lindegger, Hanspeter / Rentsch, Herbert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071523>

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: 15.01.2026

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

Als der erste Zug einfuhr

150 Jahre Eisenbahnlinie Olten–Aarburg–Herzogenbuchsee

Hanspeter Lindegger und Herbert Rentsch

Der 16. März 2007 war für den Oberaargau ein historisches Datum. 150 Jahre zuvor hatte die Eisenbahn ein neues Zeitalter eröffnet: Am 16. März 1857 fuhr der erste offizielle Zug auf der neuen Eisenbahnlinie Olten–Aarburg–Langenthal–Herzogenbuchsee der Schweizerischen Centralbahn. Damit erhielten Roggwil-Wynau, Langenthal, Bützberg und Herzogenbuchsee Anschluss an die Eisenbahn, und dies zu einer Zeit, als es noch keine Autos gab. Die Einführung des neuen Verkehrsmittels hatte eine revolutionäre Umwälzung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur zur Folge und trug entscheidend zum Wirtschaftsaufschwung bei. Für die weitere Entwicklung der erschlossenen Dörfer im Oberaargau, vor allem von Langenthal und Herzogenbuchsee, war dies ein ganz wichtiger Faktor. Die Bahn beschleunigte die wirtschaftliche Entwicklung, neue Gewerbebetriebe entstanden, und die Siedlungen dehnten sich aus – durch den Bau neuer Quartiere zwischen Bahnhof und Dorf. Trotzdem blieb es 150 Jahre später still in den Gemeinden. Es gab zum historischen Datum weder Gedenkfeiern noch andere Anlässe. Einzig in der lokalen Presse erschienen Artikel, welche den damaligen Einzug der Eisenbahn im Oberaargau schilderten. Gefeiert wurde hingegen in Wynigen, das den ersten Zug drei Monate später als Buchsi begrüsst hatte. Am 17. Juni 2007, auf den Tag genau 150 Jahre nach dem Anschluss an die Eisenbahn, gab es auf dem Bahnhofareal in Wynigen ein Gedenkfest, an dem rund 500 Personen teilnahmen.

Buchsi als Eisenbahnknoten

Die Eröffnung der Bahnlinie 1857 bildete einerseits den Abschluss einer langen Planungs- und Bauphase, andererseits war es erst ein Zwischen-

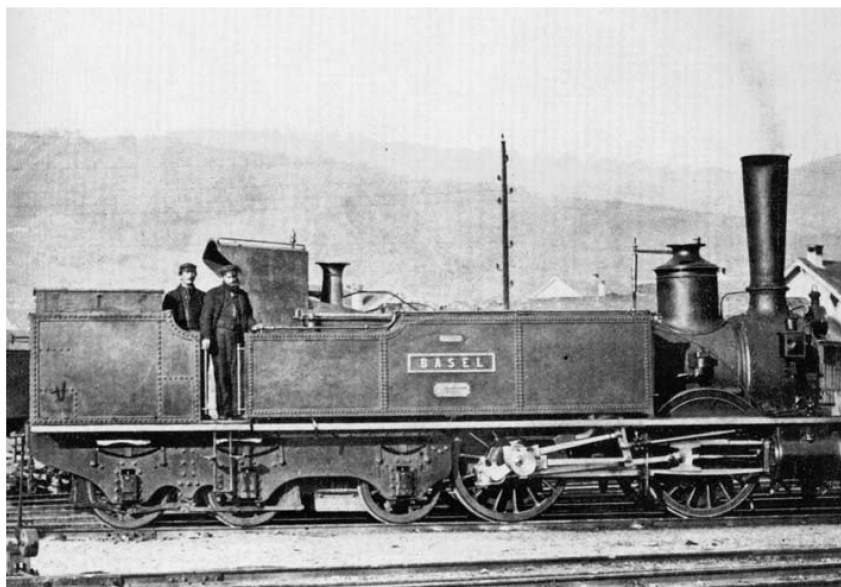
Engerth-Lokomotive «Genf» der Schweizerischen Centralbahn, gebaut 1858, auf einer Nostalgiefahrt in Herzogenbuchsee. Sie ist als älteste Lokomotive der Schweiz erhalten geblieben.



halt beim Bau neuer Bahnstrecken. Herzogenbuchsee blieb nämlich nicht lange Endstation der neuen Linie: Die Schienen wurden bis nach Solothurn weitergeführt, die Eröffnung dieser Strecke fand am 1. Juni 1857 statt. Kurz darauf, am 17. Juni, traf der erste Zug in Bern ein, wo der Bahnhof damals im Wylerfeld lag. Erst am 15. November 1858, nach Fertigstellung der Eisenbahnbrücke («Rote Brücke») über die Aare, konnten die Züge in den Berner Hauptbahnhof einfahren.

Vor der Eröffnung der Bahnverbindung Aarburg–Herzogenbuchsee hatte es jahrelange Diskussionen um die Linienführung sowie um den Standort der Bahnhöfe gegeben. Die Behörden von Herzogenbuchsee setzten sich damals stark dafür ein, dass die neue Bahnstrecke von Langenthal nicht etwa über Bleienbach und Thörigen geführt würde, sondern über Herzogenbuchsee, nicht zuletzt, damit Buchser Firmen ihre Waren per Bahn transportieren konnten. Auch der Bahnhof bot Diskussionsstoff. Die Meinungen, ob dieser möglichst nahe ans Dorf oder möglichst weit weg zu liegen kommen sollte, waren geteilt. Durch den Bahnbau wurden verschiedene Verbindungswege entzweigeschnitten. Problemlos waren die Übergänge der Wangenstrasse und der Bernstrasse: Sie erhielten Wärterhäuschen und Barrieren. Bevor die neue Bahnstrecke offiziell befahren werden konnte, gab es Versuchs- und Probefahrten, welche jeweils bereits viele interessierte Zuschauer anzogen.

Personenlokomotive EC 2/5
«Basel» der Schweizerischen
Centralbahn, gebaut in Esslingen
1854–1858.



Buchsi begrüsst den ersten Zug

Eine pustende Dampflokomotive Modell EC 2/5 der Schweizerischen Centralbahn zog am 16. März 1857 die Personenwagen mit den Ehrengästen von Aarburg nach Herzogenbuchsee. Der dortige Bahnhof bestand aus einem Aufnahmegebäude mit einer dorfseitig repräsentativen Fassade (bis heute erhalten), einer 100 Meter langen Perronhalle aus Holz und Eisen, einem Lokomotivdepot, einem Kohlendepot, einer Drehscheibe und einer Wasserstation für die Dampflokomotiven. Als der Zug dort um 11 Uhr einfuhr, wurde er von den Behörden sowie dem Buchser Kadettenkorps begrüsst. Nach dem Empfang folgte der weitere festliche Teil beim Dîner im Hotel Bahnhof. Die damalige «Oberaargauer-Zeitung» vermerkte in ihrem Bericht über das Ereignis, dass der Zug in Langenthal nicht mit Salven willkommen geheissen worden war.

Ab 17. März 1857 fuhren täglich vier Züge auf der neuen Strecke, zwei von Olten nach Herzogenbuchsee, zwei von dort nach Olten. Die Reisezeit bis Olten betrug damals 45 Minuten. Im Jahr 1875 war die Zahl der Züge auf der Strecke Olten–Herzogenbuchsee bereits auf 26 angestiegen. Die Linien Herzogenbuchsee–Bern und Herzogenbuchsee–Solo-

*Bahnverkehr vor 150 Jahren**Kohle und Wasser*

Die damaligen Dampflokomotiven benötigten bei ihrem täglichen Einsatz einige Tonnen an Kohlen und viele Hektoliter Wasser. Der Heizer schaufelte bei anstrengender Fahrt gut und gerne 50 Kilogramm Kohle in der Minute. Die Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 60 bis 80 km/h. In Herzogenbuchsee gab es eine Wasserfassungsmöglichkeit.

Bremsen

Die jeglichen Komforts entbehrenden Personenwagen der Anfangszeit der Bahnlinie waren nur vereinzelt mit Puffern ausgerüstet und bummelten bloss mit Handbremsen versehen durchs Land; es scheint, dass die Passagiere mitunter arg geschüttelt wurden.

Heizung

Als kniffliges Problem erwies sich die Heizung. So wurde zuerst mit grossen Heizwasserbehältern, als Bettflaschen verspottet, operiert. Nach dem Aufstellen von Heizöfen in den Abteilen kam um 1870 die wirkungsvollere und angenehmere Ofen-Luftheizung auf. Es folgte die von der Lokomotive her gespeiste Dampfheizung.

Toilette

Ein heikles Kapitel: der Abort. Frühere Passagiere, vor allem diejenigen der 3. Klasse auf ihren Holzbänken, konnten von Glück reden, das stille Örtchen wenigstens im Gepäckwagen zu finden. Polsterklasse-Reisende fanden Wascheinrichtung und Abort dagegen im Wagen vor.

thurn verzeichneten je 20 Züge (im Jahr 2000 waren es von Buchsi nach Bern 300 Züge). Die Fahrt von Herzogenbuchsee nach Bern dauerte damals rund eine Stunde (heute rund die Hälfte).

Dem Jahresbericht 1858, dem ersten vollständigen Betriebsjahr, ist zu entnehmen, dass auf den drei von Herzogenbuchsee ausgehenden Linien 40 000 Reisende gezählt wurden, dazu 149 Hunde, 1647 Zentner Gepäck, zwei Fuhrwerke, 1892 Pferde und Vieh. Total wurden 75 493 Zentner Waren aller Art befördert. Die Einnahmen betrugen 62 058 Franken.

Der Bahnhof Herzogenbuchsee lag, wie auch die Bahnhöfe von Langenthal und Burgdorf, ein Stück weit ausserhalb des Dorfes. Aufgrund des neuen Eisenbahnbetriebs konkretisierten sich in Buchsi Ideen zur Überbauung des Gebiets zwischen Bahnhof und Dorf. 1863 erstellte Ingenieur Robert Moser einen Strassen- und Überbauungsplan für das an die Bahnanlagen grenzende «Neue Quartier», welcher von der Gemeinde und dem Grossen Rat genehmigt wurde. In der Folge wurden die geplanten Strassen gebaut (Bahnhofstrasse, Unter- und Oberstrasse sowie weitere Strassen, die von den Bahngeleisen ins Dorf führten). Zugleich begann der Hausbau. Es entstand das heutige Bahnhofquartier, wo noch heute etliche stattliche, villenähnliche Häuser von der damaligen Aufbruchstimmung zeugen.

Letzte historische Perronhalle

Die Perronhalle des Bahnhofs Herzogenbuchsee war bei der Eröffnung der Bahnlinie 1857 betriebsbereit. Ähnliche Hallen gab es damals auf etlichen Bahnhöfen, so in Aarburg, Langenthal und Burgdorf. Die Halle in Herzogenbuchsee blieb von allen solchen Bauten in der Schweiz am längsten erhalten, nämlich 122 Jahre. Sie grenzte westlich ans Bahnhofgebäude, und auf dem Gleis unter ihrem Dach fuhren bis fast zuletzt ab und zu noch Züge ein. 1979 wurde die Halle im Zuge des Bahnhofumbaus zerlegt. Die Teile – Eisenfüsse, Holzpfeiler, Dachträger usw. – wurden ins Oberland transportiert. Der Verein Vaporama in Thun hatte im Sinn, die Halle in ein künftiges Dampfmaschinenmuseum zu integrieren. Das Vorhaben wurde aber nie ausgeführt, die Hallenteile blieben weiterhin in der Nähe von Thun gelagert, in recht gutem Zustand. Vor

Die Perronhalle auf dem Bahnhof Herzogenbuchsee kurz bevor sie im Jahr 1979 abgebrochen wurde.
Foto Herbert Rentsch



Ansichtskarte des Bahnhofs und des neuen Bahnhofquartiers aus der Zeit um 1900. Auf der Zeichnung liegen alle Gleise ausserhalb der Perronhalle – ein Fehler des Zeichners. Denn die Halle war als Dach über dem einfahrenden Zug konzipiert. Es befand sich immer ein Gleis darin, auch später noch, als weitere Gleise neben der Halle dazukamen.



einigen Jahren gab es in Herzogenbuchsee Bestrebungen, die alte Peronhalle wieder dort aufzustellen, wo sie einst gestanden hatte: auf dem Buchser Bahnhofareal. Bisher sind aber keine Sponsoren in Sicht, welche den Wiederaufbau finanzieren würden.

Quellen

Fritz Leuenberger, 100 Jahre Berner Volkszeitung 1958 (Buchs-Zytig).

Willy Aerni, 125 Jahre Eisenbahn in Herzogenbuchsee (Jahrbuch des Oberaargaus 1982).

Alfred Moser, Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–1966. Basel/Stuttgart 1967.

Bahn-Saga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen. Zürich 1996.

Mehr Bücher verkaufen als die letzte Klasse

Michael, herzliche Gratulation, du hast die Schule gut abgeschlossen und seit ein paar Tagen bist du Schreinerlehrling. Nun aber noch rasch zurück in deine Schulzeit. Ihr habt mit eurem Lehrer, Peter Flückiger, den Verkauf des Jahrbuches in den drei Gemeinden Bettenhausen, Bollodingen und Thörigen übernommen. Und es ist uns aufgefallen, dass ihr sehr erfolgreich gewesen seid. Du allein hast 29 Bücher verkauft. Wie ist das gelaufen? Was hat dich so motiviert? Bist du ein geborener Verkäufer?

Wir Neuntklässler haben uns das Ziel gesetzt, mehr Bücher zu verkaufen als die letzte Klasse! Ich habe so viele Bücher verkauft, weil die meisten Leute mich kannten und weil ich immer höflich gefragt habe, ob sie ein Buch kaufen wollen. Motiviert hat mich, dass wir noch Geld bekommen für unsere Abschlussreise.

Hast du selber das Buch gekannt, und konntest du über die Beiträge Auskunft geben?

Ja, ich habe ein bisschen darin gelesen und konnte ein wenig darüber erzählen, was so darin stand.

Bist du von Haustür zu Haustür gegangen oder hast du gezielt bestimmte Leute aufgesucht?

Ich habe zuerst die Leute gefragt, bei denen ich sicher war, dass sie eines nehmen! Und dann ging ich noch von Haustür zu Haustür.

Warum haben die Leute das Buch schliesslich gekauft oder eben nicht gekauft?

Ich denke, weil ich es gut rübergebracht habe, und weil sie es sicher schon kannten.

Die, die kein Buch gekauft haben, hatten einfach kein Interesse. Spielt das Titelbild eine Rolle?

Ja, wenn das Titelbild gut aussieht, dann kauft man es lieber, als wenn es nicht so schön ist! Dann hat man wenigstens ein schönes Titelbild, wenn man das Buch nicht gut findet!

Sind es eher ältere oder eher jüngere Leute, die das Buch gekauft haben?

Es waren schon viele ältere Leute – es hatte auch viele junge Leute unter den Käufern.

Welche Beiträge haben die Käuferinnen und Käufer besonders interessiert?

Die meisten haben es wegen dem Biber gekauft, aber ein paar kauften es auch wegen den schönen Bildern.

Michael Ingold, Bettenhausen (Interview: Erwin Lüthi)