

Aus der Geschichte der Solothurn-Münster-Bahn

Autor(en): **Burkhard, Roland**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **33 (1971)**

Heft 10

PDF erstellt am: **06.08.2024**

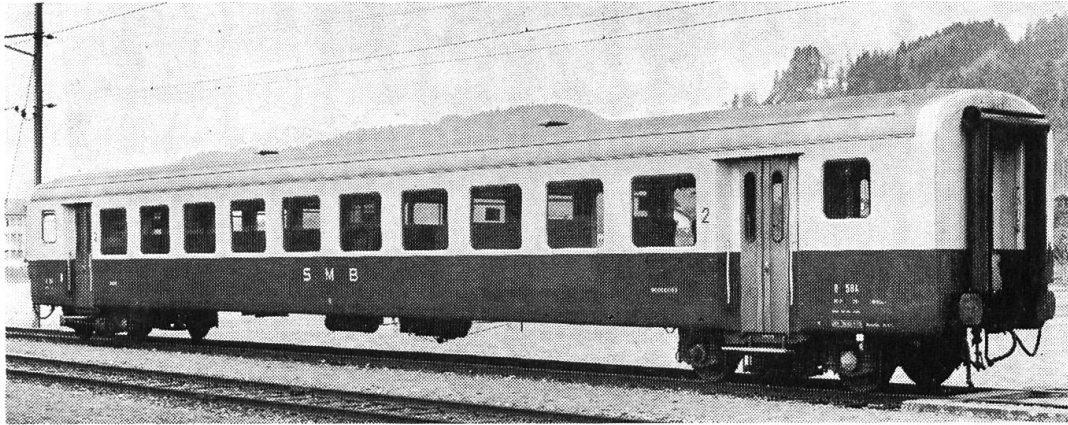
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-861944>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Dieser moderne Personenwagen der SMB kam im Herbst 1970 in Betrieb; er entspricht dem SBB-Einheitstyp II und wurde von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft, Neuhausen, hergestellt.

Aus der Geschichte der Solothurn—Münster-Bahn

Von ROLAND BURKHARD

Der Gedanke zur Schaffung einer besseren Verkehrsverbindung zwischen den Landesgegenden südlich und nördlich der Weissensteinkette geht bis ins Jahr 1844 zurück. Damals plante man den Bau eines Strassentunnels durch den Weissenstein, doch musste das Projekt wegen Schwierigkeiten finanzieller Natur fallen gelassen werden. Die Idee, zwischen Solothurn und Gänsbrunnen, eventuell Münster, eine Pferdebahn einzurichten, wurde im Jahre 1865 aufgegeben. Dagegen bestellte die Stadt Solothurn zur nämlichen Zeit ein Initiativkomitee, um einem von Ingenieur Leemann, Aarau, ausgearbeiteten Projekt einer Normalspurbahn durch einen Balmbergtunnel nach Welschenrohr und von dort nach Münster zum Durchbruch verhelfen. Alle zugunsten dieses Projekts gemachten Anstrengungen blieben indessen ebenfalls erfolglos. Noch wurde der Bau einer kombinierten Zahnrad- und Adhäsionsbahn geprüft, doch entschied sich das unter dem Präsidium von Ing. J. Spillmann stehende Initiativkomitee schliesslich zum Bau einer Adhäsionsbahn gemäss einem von Ing. Ritter-Egger verfassten Projekt. — Im Herbst 1903 konnte mit dem *Bau der Bahn* begonnen werden. Die Bauzeit dauerte rund fünf Jahre; die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. August 1908.

Beim Bahnbau wurde der Oberbau, bestehend aus 12 m langen Schienen Profil V, auf einem Jurakalk-Schotterbett verlegt, das heute zum grössten Teil durch Schlagschotter ersetzt ist. Im Jahre 1932 wurde mit der Vermehrung der Schwellen begonnen sowie mit der Verschweissung der Schienen zu solchen von 36 m Länge. Seit 1963 ging man dazu über, das Geleise lückenlos zu ver-

schweissen, was den Fahrkomfort wesentlich erhöht. Heute bestehen rund 40 % des Streckengeleises aus dem schweren Schienenprofil (Profil 1) und 60 % sind lückenlos verschweisst. Besondere Probleme stellte der *Weissensteintunnel*. Schon beim Bau mussten verschiedene, unvorhergesehene Schwierigkeiten überwunden werden, indem das Raussbett und die Gartenmattquellen angeschnitten wurden. Das Oberflächenwasser sowie der Raussbach ergossen sich in den Tunnel hinunter, und Geschiebe und Schlammmaterial suchten in den Tunnel einzudringen. In zwei Etappen (1922/32 und 1949/53) wurden grössere Konsolidierungsarbeiten im Tunnel durchgeführt. Die getroffenen Verstärkungen des Mauerwerkes und die Entwässerungen brachten eine Beruhigung in die bestehenden Druckpartien; diese werden stets kontrolliert und durch genaue Messungen auf allfällige Veränderungen untersucht.

Aus finanziellen Gründen musste beim Bau der Bahn auf die Elektrifikation verzichtet werden; die Betriebsaufnahme fand mit Dampftraktion statt. Zur Verfügung standen drei Dampflokomotiven vom Typ 1 3/4. Eine dieser Lokomotiven steht heute als Zeuge vergangener Zeiten auf dem Stationsplatz in Oberdorf und wird, insbesondere von der Jugend, oft bestaunt und auch bestiegen. Im Zusammenhang mit der *Elektrifikation* der Emmentalbahn und dem Umbau der Burgdorf—Thun-Bahn vom Drehstrom- auf das Einphasenwechselstromsystem wurde im Jahre 1931 die Elektrifikation der Solothurn—Münster-Bahn an die Hand genommen. Nach relativ kurzer Bauzeit erfolgte die Aufnahme des elektrischen Betriebes mit dem Fahrplanwechsel am 2. Oktober 1932. Die Speisung der Strecke Solothurn West—Moutier erfolgt mit einer Spannung von 15 000 Volt ab dem Unterwerk SBB in Delsberg; in Moutier ist für die SMB ein moderner Speisepunkt eingebaut.

Mit Rücksicht auf die relativ geringe Länge der Solothurn—Münster-Bahn beschlossen die Verwaltungsbehörden des Unternehmens von Anfang an, den Betrieb einer benachbarten Bahngesellschaft zu übertragen. Die Schweizerischen Bundesbahnen, die zuerst angegangen wurden, da deren Netz die SMB beidseitig begrenzt, lehnten die Übernahme des Betriebes ab. Dagegen erklärte sich die Direktion der Emmentalbahn bereit, den Betrieb zu führen; im Mai 1907 wurde ein Betriebsvertrag unterzeichnet, der heute noch in Kraft steht.

Die SMB ist technisch in gutem Zustand. Zur Durchführung einer ersten *Erneuerungsetappe* stellten ihr der Bund und die Kantone Bern und Solothurn im Jahre 1962 einen Betrag von einer Million Franken zur Verfügung. Dieser Betrag diente zum Ausbau der Station Oberdorf (Verlängerung des Kreuzungsgeleises, Stellwerk) sowie der Anschaffung von drei neuen Personenwagen und einem thermischen Stationstraktor. Für die zweite Etappe des Erneuerungsprogrammes leistete die öffentliche Hand im Jahre 1969 drei Millionen Fran-

ken. Neben der Verstärkung von zwei Brücken ist dieser Betrag für die weitere Erneuerung des Rollmaterials bestimmt; zwei neue Personenwagen wurden bereits abgeliefert und stehen im Betrieb, während erst in den letzten Wochen ein neuer Pendelzug in Auftrag gegeben wurde (Gemeinschaftsbestellung mit der EBT). Aus eigener Kraft kam das Unternehmen für die Kosten der Verstärkung der Brücken auf: sämtliche Objekte entsprechen heute den schweizerischen Belastungsnormen. Durch den Bau des Streckenblocks zwischen Moutier und Solothurn West — die Arbeiten gehen der Vollendung entgegen — wird die Betriebssicherheit wesentlich erhöht.

Die *wirtschaftliche Entwicklung* der Solothurn—Münster-Bahn war seit der Betriebseröffnung sehr wechselvoll. Schon die Eröffnung der Münster—Lengnau-Bahn beeinträchtigte das Verkehrsvolumen der SMB; noch entscheidender waren aber die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges auf das Unternehmen. Dadurch, dass das Elsass von Deutschland an Frankreich abgetreten wurde, verlor der für die SMB wichtige Grenzübergang Delle an Bedeutung; die französischen Staatsbahnen hatten alles Interesse, den Güterverkehr nach der Schweiz über Basel zu leiten. — Im Jahre 1970 beförderte die SMB 708 303 Personen und 145 280 Tonnen Güter. Durch diese relativ bescheidenen Transportmengen wird die Kapazität der Linie bei weitem nicht ausgeschöpft. Bemühungen, den Güterverkehr ab Basel in den Raum Solothurn/Utzenstorf über die SMB zu leiten, sind fehlgeschlagen. Dies ist umso bedauerlicher, als die Hauptlinie (über Olten) den Verkehr kaum mehr zu schlucken vermag.

Das *Aktienkapital* der SMB beträgt Fr. 2 135 075.—; davon besitzen der Bund ca. 35 %, die Kantone 24 %, die Gemeinden 21 %, während der Rest sich auf zahlreiche Privatpersonen verteilt. Seit Jahren schliesst die Betriebsrechnung der SMB mit einem Überschuss des Betriebsaufwandes ab, der auf Grund des Eisenbahngesetzes durch den Bund und die Kantone Solothurn und Bern gedeckt wird. Ein Eisenbahnunternehmen darf indessen nicht nur nach seinem finanziellen Ergebnis beurteilt werden; es ist vielmehr auch der volkswirtschaftliche Nutzen für die von ihm bediente Region mitzuberücksichtigen.

Folgende Zahlen mögen den Leser noch interessieren (Stand 1970):

Betriebslänge	22 091 m
Schwellenhöhe Solothurn West	472 m über Meer
Gänsbrunnen	718 m über Meer
Moutier	529 m über Meer
maximale Steigung	28 ‰
Länge des Weissensteintunnels	3 700 m
Personalbestand	35 Mann