

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 54 (1992)
Heft: 1

Artikel: Die Sissach-Gelterkinden-Bahn
Autor: Brunner, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862456>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Die Sissach–Gelterkinden-Bahn

Von Hans Brunner

Vor hundert Jahren, am 16. Mai 1891, wurde die elektrische Schmalspurbahn von Sissach nach Gelterkinden eröffnet. Es war nach der Trambahn von Vevey nach Montreux-Chillon die zweite Bahnlinie der Schweiz, die elektrisch betrieben wurde. Der Wagemut der Initianten und der Aktionäre wurde allerdings schlecht belohnt, denn der Wasserzufluss zum eigens gebauten Kraftwerk war zu unterschiedlich, als dass er für die notwendige Energie gereicht hätte. Weil diese kurze Bahnlinie in engem Zusammenhang mit dem Eisenbahnknotenpunkt Olten und dem Hauenstein-Basistunnel steht, der vor 75 Jahren erstellt wurde, ist es angebracht, ihre Geschichte kurz zu verfolgen.

Schafmattbahn oder Hauensteintunnel

1849 beauftragte der Bundesrat die englischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne, die Bahnlinien durch die Schweiz zu planen. Sie legten ein 750 km langes Netz vor, das sich im wesentlichen auf die beiden Linien Genf–Chur und Basel–Luzern abstützte. Im Konzept war u.a. vorgesehen, dass die Strecke Yverdon–Solothurn auf dem Wasserweg hätte zurückgelegt werden müssen! Besonderes Gewicht legten sie auf gute Verbindungen zwischen den Städten Zürich, Basel und Bern. Der Anschluss der Stadt Basel an das Mittelland hätte auf zwei Linien erfolgen sollen. Die eine hätte dem Rhein entlang nach Zürich geführt, und die andere war im Gebiet des Passwangs vorgesehen gewesen. Aus Kostengründen wählte der Bundesrat eine dritte Variante und brachte als geeignetes Projekt die Strecke von Basel über Liestal nach Sissach mit den beiden Tunnelvarianten Schafmatt und Hauenstein in Vorschlag. Die Schafmattbahn, die von Gelterkinden nach Anwil und durch den Schafmattunnel nach

Aarau geführt hätte, kam nicht nur wegen des längern Tunnels und der grössern Kosten nicht zur Ausführung, sondern das Projekt Hauensteintunnel hatte neben der günstigen Lage von Olten in Johann Jakob Trog und Josef Munzinger Politiker, welche die Interessen der Stadt Olten in massgebenden Gremien zu vertreten wussten. Auf ihren Einfluss wird am Schluss näher eingegangen.

Als am 1. Mai 1858 die Bahn von Basel nach Olten durchgehend eröffnet werden konnte, herrschte bei vielen Leuten berechtigte Freude, aber ebenso gross war die Enttäuschung bei jenen, die keinen Anschluss an die Bahn bekamen. Dazu gehörten vor allem die Bewohner des Ergolztales, insbesondere die Gelterkinder. Sie versprachen sich von einem Bahnanschluss einen wirtschaftlichen Aufschwung und errechneten, dass mit den 206 000 Personen, welche jährlich zwischen Sissach und Gelterkinden verkehrten und mit den 29 200 Fuhrwerken, welche ungefähr 4000 Tonnen Waren aus den rückwärtigen Dörfern und aus Gelterkinden nach Sissach transportierten, eine eigens errichtete Bahn rentieren sollte. Die basellandschaftliche Regierung teilte diese Auffassung und unterstützte die Bestrebungen. Als die Schweizerische Centralbahn 1872 um die Konzession für die Wasserfallenbahn nachsuchte, erhielt sie diese nur mit der Verpflichtung, dass sie sich mit einem Drittel am Aktienkapital der Sissach–Gelterkinden-Bahn beteiligte. Diese Bedingung nützte den Initianten nicht viel, denn die Wasserfallenbahn kam nicht zustande, und obendrein verschlechterte sich die finanzielle Lage der Centralbahn so sehr, dass keine Aussicht bestand, dass Geld für den Bau dieser Nebenlinie freigemacht werden konnte.

Schmalspurbahn Sissach–Gelterkinden

Mit der Eröffnung des Gotthardtunnels stieg der Verkehr auf der Strecke Basel–Olten–Luzern merklich an. Erneut unternahmen die Gelterkinder Schritte, um zu einer Bahnverbindung zu kommen. 1888 sammelten sich führende Köpfe des Oberbaselbietes, bildeten ein Organisationskomitee und legten ausführungsfähige Pläne vor. Die Bundesversammlung erteilte die Konzession am 27. Juni 1888. Das Projekt sah wiederum eine normalspurige Bahn vor, an deren Baukosten sich die Schweizerische Centralbahn nach den immer noch geltenden Konzessionsbestimmungen beteiligen musste. Der Betrieb hätte mit Reservemaschinen, die ohnehin für Vorspanndienste am Hauenstein in Sissach stationiert waren, betrieben werden sollen. Eine Haltestelle plante man in Böckten und einen Bahnhof in Gelterkinden. Die Centralbahn, welche die Bauführung hätte übernehmen müssen, kam nach einlässlichen Berechnungen zum Schluss, dass dieses Projekt nicht rentieren konnte und trat aus dem Komitee aus. Erneute Enttäuschung beim Volk, doch den Initianten gelang es, innert kürzester Zeit eine Änderung der Konzession zu erreichen. Am 12. Juli 1889 erhielten sie freie Hand für die Erstellung einer Schmalspurbahn, deren Trasse aus Kostengründen vorwiegend auf die Strasse zu liegen kam. Die Bahn wurde 3148 m lang, hatte eine Steigung von 15 Promille und kostete 440 000 Franken. Vom Aktienkapital von 350 000 Franken übernahm die Centralbahn 116 500 Franken. Ein Billett der 2. Klasse kostete für die Hin- und Rückfahrt 60 Rappen, dasjenige der 3. Klasse 40 Rappen. Nach den Konzessionsbestimmungen mussten «Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörden sich für die Fahrt legitimieren, zur Hälfte der Personentaxen befördert werden.»

Ein eigenes Kraftwerk

Erstaunlich ist die fortschrittliche Einstellung der Initianten gegenüber der technischen Neuheit «Elektrizität». Erst acht Jahre waren vergangen, seit in New York das von Thomas Alva Edison konstruierte Kraftwerk zur Erzeugung elektrischen Stromes in Betrieb gesetzt wurde, und schon gab man der Maschinenfabrik Oerlikon den Auftrag, eine elektrisch betriebene Lokomotive zu bauen. Der Strom wurde durch ein kleines Kraftwerk erzeugt, das mit Wasser der Ergolz und des Homburgerbaches gespeisen wurde.

Gross war die Neugierde, als am 16. Mai 1891 das mit Blumen bekränzte «Bähnlein», im Volksmund auch «Rütscherli» oder «Glettiseli» genannt, zur ersten Fahrt startete. Die Aufmerksamkeit galt ganz der Lokomotive, die «äusserlich eher einem Personenwagen gleichend und auch innen dem Neugierigen wenig Maschinelles zu sehend, aber eben deshalb umso mehr die Bewunderung wegen der ihr innewohnenden geheimnisvollen, wunderbaren Kraft hervorrufend» vor den zwei Wagen stand. Auch der Spruch auf der Lokomotive nahm auf die Elektrizität Bezug:

*Ich puste, rauch' und pfeife nicht,
Und fahr doch leicht davon!
Wie denn? – Das weiss ich selber nicht;
Frag d'Herrn von Oerlikon!*

Dass man sich in Olten für diese Neuerung interessierte, hatte zwei Gründe. Einmal beachtete man alle neuerstellten Bahnlinien und prüfte die Auswirkungen auf den Knotenpunkt Olten, zum andern hatte sich der Gemeinderat zur gleichen Zeit mit einer neuen öffentlichen Beleuchtung zu befassen, welche ebenfalls mit der neuen Energie «Elektrizität» ausgerüstet werden sollte.

Hochdruck-Kraftwerk

Der Strom wäre, so sah es das Projekt der «Zürcher Telefongesellschaft» vor, mit einem Hochdruck-Wasserkraftwerk erzeugt worden. Zu Beginn der neunziger Jahre projektierte Olten eine neue Wasserversorgung. Weil vorerst in der Nähe keine Quellen gefunden wurden, befasste man sich mit einer Quellfassung auf dem Gemeindegebiet von Herbetswil. Dieses Wasser hätte man, wäre es nach dem Plan der Zürcher Firma gegangen, in ein Reservoir im Bannwald geführt, das ungefähr hundert Meter über der Stadt hätte gelegen sein müssen. Von dort aus wäre es auf eine Turbine gefallen und in ein nächstes, tiefer gelegenes Reservoir geleitet worden, aus welchem das Trinkwasser bezogen worden wäre.

Ein weiteres Projekt, das vor allem Constantin von Arx zum Initianten hatte, sah ein Projekt in der Klos vor. Der «Franzosenfelsen» wäre in einen Staudamm integriert worden, und auf der Höhe der Gäubahnbrücke hätte das Elektrizitätswerk gebaut werden sollen. Dieses Vorhaben scheiterte vor allem am Widerstand des Städtchens Aarburg, das eine Gefährdung der Einwohner wegen des aufgestauten Wassers befürchtet hatte.

Als sich die Initianten von Olten und Aarburg zusammentaten, konnte dann das Kraftwerk Ruppoldingen erstellt werden, das anfangs November 1896 genügend Elektrizität für die städtische wie auch für die private Beleuchtung brachte.

Mit der Erzeugung und der Verwendung der Elektrizität befassten sich vorerst nur wenige Leute, darum versuchte man mit Zeitungsartikeln und Vorträgen, Politiker und weitere Interessenten auf die neue Energiequelle aufmerksam zu machen. Das Oltner Tagblatt schrieb am 6. Mai 1891 über die Sissach–Gelterkinden-Bahn einen län-

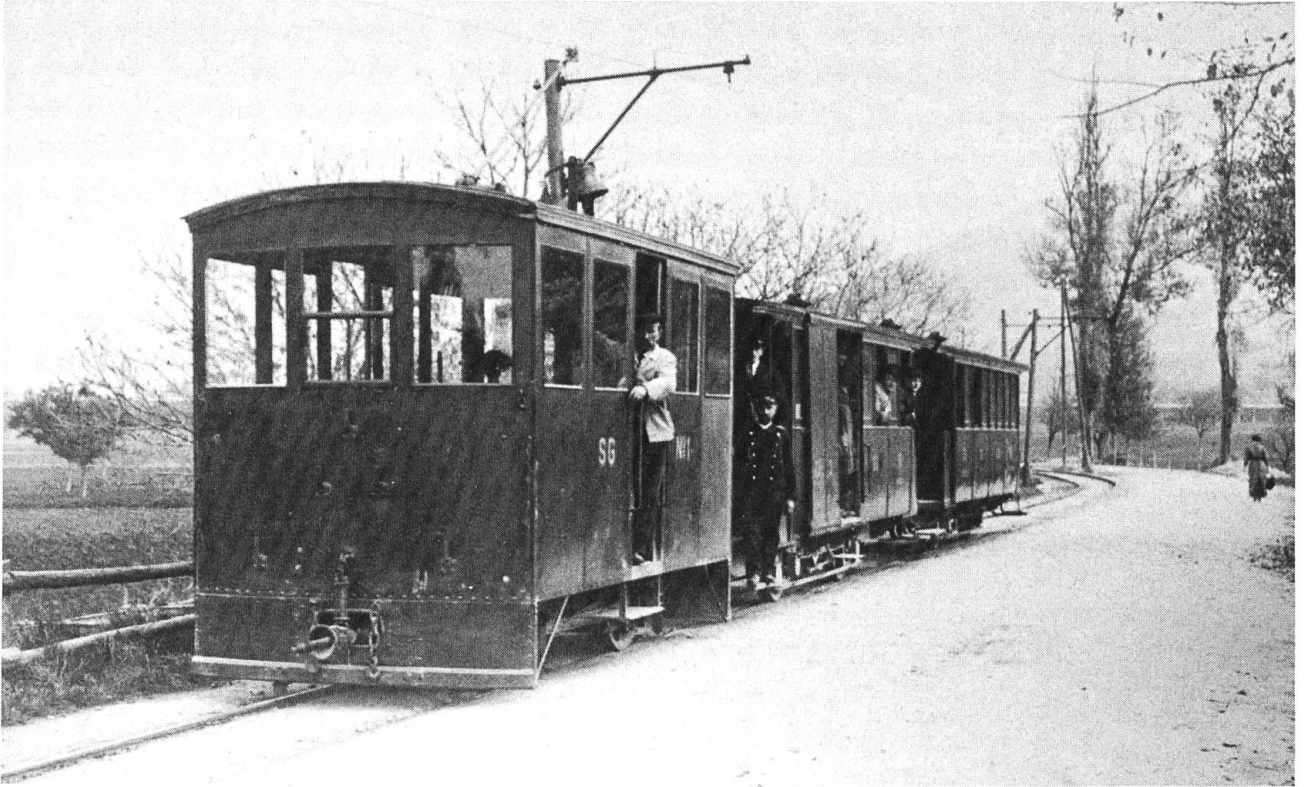
gern Aufsatz und erklärte die Übertragung des Stromes folgendermassen:

«Der Kontakt mit dem fahrenden Motor (Lokomotive) erfolgt mittels einer unter dem Leitungsdraht durchfahrenden Rolle, die sich vom Lokomotiv aus mittelst eines Hebelarmes an den Draht andrückt. Der elektrische Strom geht also vom Speisedraht auf den Leitungsdraht, von diesem auf die Rolle und durch den an der Lokomotive befestigten Hebelarm auf diese selbst über, wo sie sich in motorische Kraft umwandelt.»

Nach der Eröffnung rühmte man den Komfort der elektrischen Bahn, die ruhige Fahrt «ohne Stossen, Rütteln und Schütteln und den belästigenden Rauch der Dampflokomotive.» Einen weitem Vorteil gegenüber einer dampfbetriebenen Bahn sah man auch in der Sicherheit gegenüber den andern Verkehrsteilnehmern. «Da das Pusten und Stossen und Pfeifen der Dampflokomotive mangelt, so ist die elektrische Bahn insofern sogar von Vorteil, als die Pferde oder andere Tiere, die sich auf der Strasse befinden, nicht erschreckt werden.»

Zu wenig Elektrizität

Die Freude über die Bahnverbindung wurde bald einmal getrübt und zwar deshalb, weil die vorhandene Wassermasse nicht ausreichte, um genügend Elektrizität erzeugen zu können. Schon im Herbst 1891, als der Wasserzufluss mangels Niederschläge geringer wurde, fuhren die Züge langsamer und blieben auf den steilern Strecken stehen. Nur mit Hilfe des Personals, der Passagiere und der Schüler aus dem nahen Schulhaus Böckten gelang es, die Wagen wieder weiterzubringen. Im Winter wurde die Situation noch prekärer. Der Glaube an die neue Technik schwand. Die verantwortlichen Leute sahen nur einen Ausweg — zurück



Die elektrische Bahn von Sissach nach Gelterkinden. Foto: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.

zum Dampfbetrieb. Vorerst behalf man sich mit einer ältern Dampflokomotive, die schon beim Bau der Bahnlinie gute Dienste geleistet hatte. 1893 konnte man eine zweite Dampflokomotive einsetzen, die in Heilbronn hergestellt wurde, weil die Lokomotivenfabrik Winterthur eine allzu lange Lieferfrist hatte. So wurde nun, je nach Wasserstand, bald mit dem «Choli» und bald mit dem «Rutscherli» gefahren. 1893 fuhr die Bahn an 252 Tagen mit Dampf, an 109 Tagen elektrisch, und als beide Energien die Natur nicht bezwingen konnten, holte man für 4 Tage die Pferdeschlitten hervor.

Normalerweise dauerte die Fahrzeit eine Viertelstunde. Dass aber bei den geschilderten Umständen die Verspätungen normal waren, überrascht kaum. Verspätungen kamen aber auch vor, weil sich das Personal nicht an den Fahrplan hielt und sich sehr oft über die Abfahrtszeit hinaus in den nahen Wirtshäusern herumtrieb. Wegen dieser Nachlässigkeit brauchte man die drei Anfangsbuchstaben der Sissach-Gelterkinden-Bahn für den Spottnamen «Siebe-Glünggi-Bubebahn».

Das Ende der Bahn – der neue Kampf um den Verkehrsknotenpunkt Olten

Nach der Inbetriebsetzung der Gotthardbahn wurde der Bahnverkehr dichter, die Züge wurden länger, und damit drängte sich auch eine Verbesserung der Hauensteinlinie mit ihren 26 Promillen Steigung auf. Erneut stritt man sich um die Streckenwahl. Auf der einen Seite waren die Verfechter der Schafmattbahn. Sie witterten noch einmal die Chance, weil sie belegen konnten, dass die Linienführung durch die Schafmatt nach Aarau-Arth-Goldau mit 251 km Länge die kürzeste Verbindung nach Bellinzona ist. Diesem Vorteil stand der grosse Nachteil gegenüber, dass das Zentrum der Inner-schweiz – Luzern – nicht direkt hätte bedient werden können.

Auf der andern Seite kämpften die Befürworter einer Wasserfallenbahn. Sie setzten unter der Anführung des Baslers Gustav Adolf Frey den Kampf auf den Oltner Verkehrsknotenpunkt an. 1900 versuchte er in einer Schrift «Die Wasserfallenbahn. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung» zu bele-

gen, dass die Wahl der Stadt Olten zum zentralen Kreuzungspunkt der Schweizerischen Centralbahn eine Fehlentscheidung war, die rückgängig gemacht werden sollte.

«Der Gedanke des Centralbahnsystems, durch welches Olten zum Mittelpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes gemacht wird, zeichnet sich durch eine gewisse, in seiner Einfachheit elementar wirkende, logische Kraft aus. Er beruht aber auf einer Unterschätzung der nordwestschweizerischen und speziell basel-schweizerischen Verkehrsbeziehungen. Der logische Fehler liegt darin, dass Basel, das schweizerische Eingangstor par excellence, mit den beiden Städten Zürich und Bern auf eine Linie gestellt, koordiniert wurde. Der Bedeutung Basels hätte es entsprochen, diesen Punkt als Scheitelpunkt, als Spitze des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu bestimmen, von dem aus die Linien sich möglichst gleichförmig nach allen schweizerischen Verkehrsgebieten gezogen hätten. Damit wäre Basel das schweizerische Eisenbahnzentrum geworden.»

«Olten wird seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt verlieren»

Frey liess an Olten kaum einen guten Faden und prophezeite der Stadt, sollte der Wasserfallentunnel gebaut werden, ein Mauerblümchen-Dasein.

«Die Wasserfallenbahn wird Olten einen zweiten, ungefähr gleich nahe bei Basel gelegenen Punkt zur Seite stellen, Oensingen! (...) Von einem höhern historischen Gesichtspunkte aus ist zu bemerken, dass Olten durch die Wasserfallenbahn nur seine, infolge der bisherigen schweizerischen Eisenbahngeschichte erlangte Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt teilweise verlieren wird. Seine vorherige Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt stand hinter derjenigen von Brugg und Solothurn von jeher zurück. Wie die an der Wasserfallenbahn interessierten Punkte wird auch Olten, allerdings in entgegengesetztem Sin-

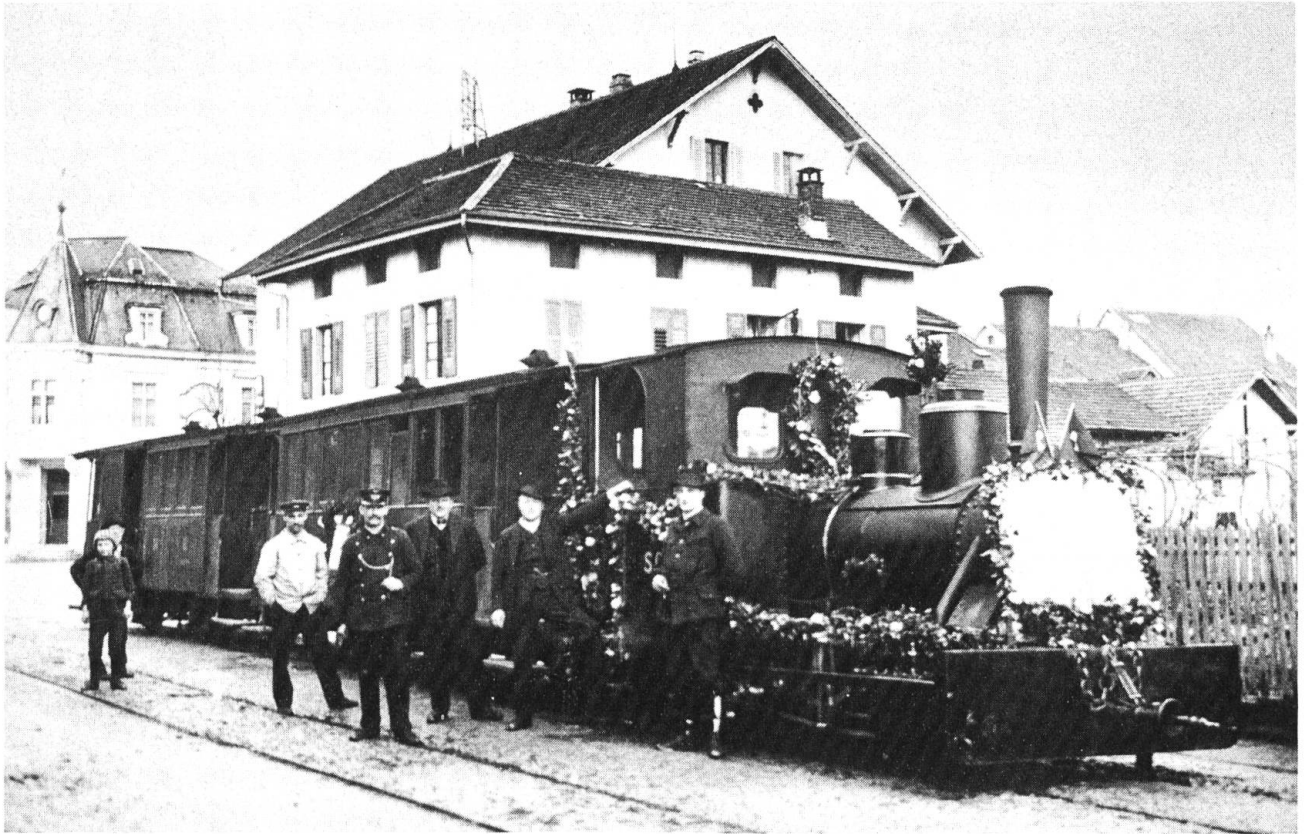
ne, zu seiner frühern Bedeutung zurückkehren, und es wird dann die Blütezeit Oltens als Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges einer spätern Generation als eine kurze, durch vorübergehende Verhältnisse eingetretene Rollenvertauschung zwischen Olten und Solothurn erscheinen. Die Stadt Olten stand in der Mitte des Jahrhunderts unter einem günstigen Stern, als sie zum Knotenpunkt bestimmt wurde. Wäre das Eisenbahn-Dreieck Basel–Bern–Zürich zustande gekommen, Olten bekäme überhaupt niemals mehr eine Eisenbahn nach Basel, da keine Grundlagen für den Transitverkehr einer solchen Bahn vorhanden wären. Die Schafmattbahn würde den Zürcher- und Gotthardverkehr, die Wasserfallenbahn den Berner-, Genfer-, Bieler- und Simplonverkehr besorgen. Eine Linie nach Olten würde kaum auf den Luzerner Verkehr rechnen können. Oltens Geschichte nimmt nach der Erstellung der Wasserfallenbahn verkehrspolitisch wiederum ihren früheren Charakter an.»

«Basel, Bern und Zürich sind Vorbahnhöfe von Olten»

Frey konnte es auch im Alter nicht verschmerzen, dass Olten trotz seiner Einwände, weiterhin eine bedeutende verkehrspolitische Funktion zukam.

«Basel hat seine historische Funktion, den Verkehr nach Luzern und Bern zu verteilen, bei Anbruch des Eisenbahnzeitalters an Olten abgetreten. Dieses regiert heute als einziger schweizerischer «Hauptbahnhof» den gegenseitigen Verkehr seiner Vorbahnhöfe Basel, Zürich und Bern.»

Die Diskussion endete erst, als der Bundesrat entschied, die bestehende Hauensteinlinie durch den Bau eines Basistunnels zu modernisieren. Mit dieser Entscheidung war auch das Schicksal der Sissach-Gelterkinden-Bahn besiegelt. Sie musste der durchgehenden Linie Sissach–Gelterkinden–Tecknau Platz machen. Obwohl sich die Gemein-



«Heut' rase ich zum letzten Mal . . .» Die Sissach–Gelterkinden-Bahn auf ihrer letzten Fahrt am 7. 1. 1916.
Foto: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.

den im Oberbaselbiet über die Wahl der Linie freuten, mussten sie aber eine merkliche Einbusse bei den Leistungen hinnehmen. Verkehrten bisher 24 Züge, waren es bei den Bundesbahnen nur noch acht pro Tag. Am 7. Januar 1916 verkehrte das «Rutscherli» zum letzten Mal und kündete dies mit einem Spruch an der geschmückten Lokomotive an:

*Heut' rase ich zum letzten Mal
Durchs wunderschöne Ergolztal!
Ich habe meine Pflicht getan
Und mache Platz der Bundesbahn!
Ade, ihr lieben Aktionär!
's gibt keine Dividenden mehr!
Ihr denkt gewiss mit stillem Weh
Noch lange an die S.G.B.*

Am 8. Januar 1916 wurde der Bahnbetrieb erstmals durch den Hauenstein-Basistunnel aufgenommen.

Warum wurden die Schafmatt- und Wasserfallenbahn nicht gebaut?

Die Idee, den Bahnverkehr nach Luzern und nach Italien sowie nach Bern und der Westschweiz auf zwei getrennten Linien zu führen, war damals wie heute bestechend und hätte kaum zu grossen Kapazitätsproblemen geführt. Das Dreieck Basel–Oensingen–Aarau, das durch die Wasserfallen- und die Schafmattbahn gebildet worden wäre, hätte sich negativ auf die Entwicklung der Stadt Olten und der Region ausgewirkt.

Der Verwaltungsrat der SBB konnte sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts aus Kostengründen nicht für diese Lösung entscheiden. Doch nicht nur dieses eine Argument war entscheidend. Massgeblich verantwortlich für den Ausbau der Hauensteinlinie war der Oltner Casimir von Arx. Dieser erreichte als Stadtammann von 1890 bis 1902, als Kantonsrat und Ständerat, in den er 1887 gewählt wurde, ein hohes Ansehen. Versiert in



Casimir von Arx (1852–1931).

finanz- und eisenbahnpolitischen Fragen erkannte er schon lange die Auswirkungen des fatalen Beschlusses der eidgenössischen Räte aus dem Jahre 1852, als sie das Bahnwesen zur Sache der Kantone erklärten. Weil die Gelder der Gemeinden und der Stände nicht ausreichten, um all die Bahnprojekte zu finanzieren, gerieten die Aktien der verschiedenen Bahngesellschaften mit der Zeit mehrheitlich in die Hände weniger Spekulanten und Grosskapitalisten aus dem In- und Ausland. Ihr Ziel war nicht unbedingt der Ausbau der Bahnen, sondern eher die Rendite. Das war nicht nur ein Nachteil für die Entwicklung der Bahnen, sondern es bedeutete auch eine Gefahr für die wirtschaftliche Versorgung des Landes in Krisenzeiten. Diesem Missstand konnte nur durch eine Verstaatlichung der Bahnen begegnet werden. In einem ersten Schritt sollte die Schweizerische Centralbahn durch den Bund zurückgekauft werden. Die Vorlage wurde aber 1891 vom Volk wuchtig verworfen. Daraufhin hatte eine Expertenkommission, in die Casimir von Arx gewählt wurde, erneut die Frage einer Verstaatlichung zu prüfen und eine Vorlage auszuarbeiten, bei

der auf eine zuverlässige und gerechte Berechnung der Anlage- und Übernahmekosten durch den Bund Bedacht genommen werden musste. 1897 konnten die eidgenössischen Räte das vorgelegte Gesetz durchberaten. Die ständerätliche Kommission präsidierte Casimir von Arx, der die im Volk heftig umstrittene Vorlage mit Geschick und seltenem Einsatz verteidigte. Am 20. Februar 1898 fand das Gesetz die Zustimmung des Soveräns.

Für die Organisation und den Aufbau der neugegründeten Schweizerischen Bundesbahnen berief der Bundesrat Casimir von Arx in den Verwaltungsrat und übertrug ihm gleich das Präsidium. Kraft seines Amtes, aber auch Kraft seines hohen Ansehens, hatte er massgeblichen Einfluss auf den Ausbau des Eisenbahnknotenpunktes Olten. Es ist ohne Zweifel eines seiner Verdienste, dass der Hauenstein-Basistunnel gebaut wurde, und dass eine von vielen Seiten angestrebte Umfahrung von Olten abgewendet werden konnte.

Oltner Politiker der ersten Stunde

Schon 1849, als es um die Festlegung des schweizerischen Bahnnetzes ging, verstanden es Oltner Politiker, die geographisch günstige Lage der Stadt gut darzulegen. Doch das alleine hätte nicht ausgereicht, können doch die Zofinger das gleiche von ihrer Stadt sagen. Entscheidend waren damals zwei Sachen: Einmal handelte der Gemeinderat und die Stimmbürger mit Weitblick, als sie die Wünsche der Schweizerischen Centralbahn fast vollständig erfüllten und am 10. Juli 1853 einstimmig beschlossen, «der Centralbahn sei alles für den Unterbau der Eisenbahn erforderliche Land in der Ey und im Tannwald unentgeltlich abzutreten. Sollte das Öffnen des festen Waldbestandes durch die Bahn dem übrigen Bestand Schaden zufügen, so wird



Josef Munzinger (1791–1855).

auch dafür kein Ersatz verlangt. Das bisher der Gesellschaft bereits gelieferte Holz wird ihr geschenkt. Wo sie Land und geeignete Bausteine auf Gemeindeboden antrifft, wird ihr die Ausbeute unentgeltlich überlassen. Soweit in der Eyhalde am Hardkopf Auffüllungsmaterial sich findet, solle es auf Verlangen angewiesen werden. Die Bahngesellschaft wird die Gemeinde bereit finden, billigen Wünschen zukünftig nach Kräften entgegenzukommen.»

Zu diesem Entgegenkommen kam das zweite entscheidende Moment, dass zu jener Zeit Oltner Männer in der eidgenössischen Politik wichtige Ämter versahen und wesentlichen Einfluss auf Entscheide im Anfangsstadium nehmen konnten. Zu erwähnen sind vor allem Josef Munzinger, Johann Jakob Trog und der Basler Johann Jakob Speiser, der sich sehr für Olten einsetzte.

Josef Munzinger, 1791–1855

Josef Munzinger wurde nach der Wahl zum Bundesrat im Jahre 1848 das heikle Finanz-Departement anvertraut. Eine vordringliche Aufgabe war, das Geld für die Startphase des Schweizerischen Bundesstaates zu be-



Johann Jakob Speiser (1813–1856).

schaffen. Dabei kam er in den heillosen Wirrwarr der unzähligen kantonalen Münzsorten. In der ersten Zeit hatten diese weiterhin Gültigkeit, bis der schwierige, politisch brisante Aufbau eines einheitlichen Münzfusses gemacht war. Während die Ostschweizer Kantone die deutsche Guldenwährung verlangten, tendierten die übrigen Kantone zum französischen Frankensystem.

Johann Jakob Speiser, 1813–1856

Dass Munzinger diese Probleme mit seinem bescheiden dotierten Beamtenstab nicht lösen konnte, ist verständlich. Er zog den jungen Basler Finanzfachmann Johann Jakob Speiser als Experten und Berater zu. Dieser schaffte bald einmal Ordnung im Wirrwarr der Louis d'or, Dukaten, Taler, Neutaler, Gulden, Batzen, Halbbatzen, Schillinge, Kreuzer, Angster, Rappen und der ausländischen Münzen, die in der Schweiz im Umlauf waren. Unter grosser Opposition der ostschweizerischen Kantone wurde 1850 das Münzgesetz angenommen und das Frankensystem eingeführt.



Johann Jakob Trog (1807–1867).

Speiser erkannte schon früh die Notwendigkeit des Baues von Eisenbahnen. Als der Nationalrat entgegen dem Antrag des Bundesrates im Juli 1852 das Bahnwesen als Sache der Kantone erklärte und in der Folge die Bestrebungen für die Erschliessung des Landes mit der Bahn stagnierten, rüttelte Speiser einflussreiche Leute in Basel und in den Orten an der Linie Olten–Luzern auf und überzeugte sie von der Notwendigkeit der Eisenbahn. Im Oltner Johann Jakob Trog fand er einen initiativen Gefolgsmann, den er als Direktor in die von ihm mitbegründete Schweizerische Centralbahn holte. Er selber wurde zum Präsidenten des Direktoriums ernannt.

Johann Jakob Trog, 1807–1867

Johann Jakob Trog stammte aus einem Oltner Bürgergeschlecht. Als Autodidakt arbeitete er sich neben seiner Tätigkeit auf dem Oberamt in die juristische Materie ein, wurde ein treuer Anhänger von Josef Mun-

zinger, nahm am Volkstag von Balsthal am 22. Dezember 1830 teil und wurde im folgenden Jahr als jüngstes Mitglied in den Grossen Rat gewählt, wo er bald zum «streitbarsten, radikalsten und aktivsten liberalen Politiker und Staatsmann» wurde.

Als er sich für die Auflösung der Zehnten und Zinsen im Kantonsrat erfolgreich eingesetzt hatte, «richteten die Losterfer einen in ihrer Einung geschlagenen Ehren- und Festbaum vor der Wohnung des beredten und beharrlichen Zehntbekämpfers Trog auf.» Auf einer bekränzten Affiche stand zu lesen: «Ehre und Dank dem mutigen und beharrlichen Verteidiger der Volksrechte. Die Gemeinde Losterf.»

1848 wählte ihn das Solothurner Volk in den Nationalrat. Dort entpuppte er sich als «eines der beliebtesten, aber auch eines der meist gehassten Mitglieder des Nationalrates. Der Hass entspringt der Furcht vor ihm, die Beliebtheit verdankt er seiner Tüchtigkeit und seinem Freimut.» Trog erkannte die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn und gründete zur bessern Verankerung der Anliegen der Stadt Olten, den «Basel-Olten-Eisenbahn-Verein». In diesem Gremium, aber auch im Direktorium der Schweizerischen Centralbahn, vertrat er die Interessen der Stadt Olten. Wer seinen Ideen nicht wohlgesinnt war, strafte er mit Verachtung. Besonders hart musste er mit den Leuten aus dem Baselbiet umgegangen sein, welche Vorbehalte gegenüber der Projektierung der Bahnlinie Basel–Liestal–Olten anbrachten. In der Zeitung klagten sie, dass «wieder der Trog aus Olten da war, im Interesse Basels. Die Solothurner Weisen tun sehr unrecht, immer ihren grössten Mann zu schicken, der die Landschäftler wie Narren und Buben traktiert.» Sie waren derart beleidigt, dass sie Trog drohten, ihn beim Betreten basellandschaftlichen Bodens «abzuschmieren».

Es bedurfte des Einsatzes einiger Politiker, bis der Eisenbahnknotenpunkt Olten ungefährdet ausgebaut werden konnte und heute seine unbestrittene Bedeutung im schweizerischen Bahnwesen beibehalten kann.