

100 Jahre Gäubahn

Autor(en): **Wiesli, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **34 (1976)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659155>

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.

Vorgeschichte

Als am 9. Juni 1856 der Bahnhof Olten eröffnet wurde, konnten vorerst einzig die Linien nach Aarau und Emmenbrücke in Betrieb genommen werden. Am 16. März 1857 folgte dann die Strecke nach Herzogenbuchsee und einen Monat später diejenige von Herzogenbuchsee nach Solothurn–Biel. Die Verbindung mit der Hauptstadt war also lediglich auf einem Umweg und durch Umsteigen möglich. Die Gäuer mussten somit noch beinahe 20 Jahre warten, bis auch sie seit dem 4. Dezember 1876 «mit dem Choli nach Olten auf den Markt fahren konnten».

Projekte für eine Linienführung dem Jurasüdfuss entlang reichen jedoch bis in die Anfänge des Eisenbahnwesens zurück. So erteilte bereits 1846 Basel eine Konzession für eine Linie nach Olten, in der Annahme, dass diese dann nach Aarau, Luzern und Solothurn–Biel weitergeführt werde. 1849 hatte sodann die Bundesversammlung den Bundesrat eingeladen, den Plan für ein allgemeines schweizerisches Eisenbahnnetz vorzulegen. Mit der technischen Begutachtung wurden die englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne beauftragt. Deren Projekt sah dann eine durchgehende Verbindung von Genf über Yverdon–Solothurn–Olten nach Zürich vor, wobei für die Strecke Yverdon–Solothurn der Wasserweg hätte benutzt werden sollen. Aber auch in den solothurnischen Eisenbahndiskussionen wurde die Verbindung Olten–Solothurn schon recht früh erörtert. So beschloss 1852 der Kantonsrat, mit Ingenieur Sulzberger aus Frauenfeld zu verhandeln zwecks Abschluss eines Konzessionsvertrages unter anderem über den Bau einer Linie von Solothurn bis Olten. Für die Linienführung war allerdings das rechte Aareufer via Aarburg vorgesehen. Die Konzession wurde zwar erteilt, ist dann aber wieder erloschen. Bereits vorher hatte sich jedoch Gerichtspräsident Johann Trog aus Olten dem Konzessionsvertrag

widersetzt, weil ihm Sulzberger nicht die nötige Garantie zu bieten schien und weil er den Anschluss des Kantons an die Schweizerische Centralbahn (SCB) anstrebte. Im Oktober 1852 trat dann der Regierungsrat mit der SCB in Unterhandlung, woraus ein Vertragsprojekt resultierte, das unter anderem eine Verbindung Olten–Solothurn–Grenchen via Herzogenbuchsee vorsah. Da stellte eine englische Gesellschaft (Westbahn) das Konzessionsbegehren für die auf solothurnischem Gebiet liegenden Strecken einer Linie Genf–Lausanne–Payerne–Murten–Solothurn mit Fortsetzung nach Olten auf dem linken Aareufer. Das hatte zur Folge, dass im November 1852 vom Kantonsrat gleich zwei Konzessionen erteilt wurden: die eine an die englische Gesellschaft für die Linie Solothurn–Olten (Gäubahn), die andere dem Vorbereitungskomitee der SCB in Basel für die Abschnitte Hauenstein–Olten–Gemeindegrenze Aarburg. Doch schon im Dezember 1852 verzichtete die englische Gesellschaft zugunsten der SCB. Das hatte zur Folge, dass hierauf der Kantonsrat der SCB die verlangte Konzession unter der Bedingung erteilte, dass zugleich die Linie Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel gebaut würde. Auf Antrag Johann Trogs wurde jedoch dem Wunsch Ausdruck gegeben, die Linie Olten–Bern zur Berücksichtigung des Gäus möglichst nahe dem Aareufer anzulegen.

Nach dieser reichlich komplizierten Vorgeschichte war zwar Olten als Knotenpunkt feststehend, das Gäu hingegen umfahren und die Verbindung nach der Kantonshauptstadt gleichsam nur über eine Spitzkehre in Herzogenbuchsee möglich. Um die direkte Linie durch Gäu und bernisches Bipperramt sollte es aber in den nächsten Jahren nicht mehr ruhig werden. So erwarb sich 1871 ein «*Interkantonales Vorbereitungskomitee der Gäubahn*» eine entsprechende Konzession. Fast gleichzeitig wurde aber die geplante Linie durch die Gründung der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) in Frage ge-

stellt. Ursprünglich bestand der Plan, die Linie der SNB von Winterthur über Baden–Lenzburg nach Aarau zu führen, um von da auf dem linken Aareufer Olten und hierauf durch das Gäu Solothurn zu erreichen. Die bereits bestehenden Hauptbahnen verstanden es aber, sich zu behaupten und die geplante Konkurrenzlinie auf ein ungünstigeres Trasse abzudrängen. Eine solche Verteidigungsmassnahme war zum Beispiel die Übernahme der Linie Olten–Solothurn–Lyss (Gäubahn) durch die SCB im Februar 1872. Als Gegenleistung wurde der SCB allerdings die Erstellung einer Bahn von Liestal durch die Wasserfallen überbunden, womit der Oltner Knoten konkurrenziert worden wäre. 1874/75 waren die Tunnelarbeiten in Reigoldswil und Mümliswil bereits im Gang, mussten dann aber wegen finanzieller Schwierigkeiten vorzeitig abgebrochen werden. Dafür konnte aber in einem Vertrag mit der Solothurner Regierung als der Rechtsnachfolgerin des Gäubahnkomitees die Vollendung der Gäubahn durch die SCB sichergestellt werden.

Wie schwierig die langen Vorverhandlungen waren, soll der Bericht des Rechtsanwaltes Theodor Brosy aus Olten zeigen:

«Ich war im Jahr 1872 Mitglied der Eisenbahn-Kommission der Stadt Olten und Mitglied des durch eine Volksversammlung in der Kirche zu Önsingen gewählten Comité zur Erstellung einer Gäubahn. Ich habe an allen Sitzungen des Gäubahn-Comité Theil genommen. Wie bekannt war letzteres in Unterhandlung gegen Zusicherung bedeutender Subventionen mit Kuchen und Napier, und als diese Unterhandlungen zunichte wurden, wurden Verbindungen mit dem Comité der Nationalbahn in Winterthur angeknüpft. Mit dem Directorium der Schweiz. Centralbahn stand man in feindseligen Beziehungen. Nach einer Sitzung des Gäubahn-Comité befanden sich Vigier, Kaiser und ich im Café zur Krone in Solothurn, und weil schlechte Berichte von Winterthur eingelangt waren wegen Beschaffung des nöthigen Geldes wurde nach langer Berathung beschlossen, eine Abordnung an das Directorium (der Centralbahn) resp. Herrn Direktor Siegfried abzuordnen, um zu vernehmen, ob es nicht möglich wäre, mit diesem Verbindungen anzuknüpfen. Vigier übernahm zum voraus die Mission für nach Basel, und da Trog und Baumgartner die Begleitung ablehnten, und ich zudem mit Herrn Direktor Siegfried in sehr freundschaftlichen Beziehungen stand, wurde ich als Begleiter bezeichnet. Wir verreisten dann sofort, gleichen Tags, nach Basel und kamen kurz nach 4 Uhr dort an, wurden auch gleich nachher von Herrn Siegfried auf seinem Bureau empfangen. Vigier trug unser Anliegen vor. Siegfried aber erwiderte, nach seiner Manier, barsch und

kurz: Das Directorium der Schweiz. Centralbahn trete mit einem Comité für Erstellung einer Gäubahn in keine Unterhandlungen, worauf es zwischen den beiden Herren und zwar in Hausknechtensprache zu sehr unliebsamen Erörterungen kam, und wir verliessen dann unverrichteter Sache Basel. – Von diesem Zeitpunkte an, wollten Vigier, Baumgartner, Kaiser etc. eine Gesellschaft bilden, die Gäubahn auf deren Rechnung ausführen und sich als Direktoren an die Spitze stellen. – Inzwischen war die Jurabahn mit der französischen Ostbahn wegen Verbindung der Bahn von Delsberg nach Pruntrut–Delle in Unterhandlung getreten, und es bemächtigte sich deshalb des Directoriums der Centralbahn eine Panik. – Eines Abends, als ich von einer Reise heim kam, begab ich mich noch in das Billardzimmer im Hotel zum Schweizerhof, wo Herr Direktor Riggenbach Billard spielte. Wie derselbe mich erblickte, kam er auf mich zu und sagte mir, er habe mir Wichtiges mitzuthemen. Ich solle gefl. abwarten, bis die Partie beendet sei. Nach beendetem Spiel traten wir in ein Nebenzimmer, und da eröffnete mir Herr Riggenbach Folgendes: Er komme soeben von Basel. Das Directorium habe sich nun anders besonnen. Das Directorium der Schweiz. Centralbahn habe sich entschlossen, die Gäubahn nach den vorliegenden Plänen und ohne irgend eine Subvention zu bauen und zu betreiben; er habe Auftrag mich zu bitten, die Mission, die nöthigen Vorkehrungen und Schritte vorzunehmen, Proseliten unter den Mitgliedern des Gäubahn-Comité zu machen und sobald möglich, eine Zusammenkunft von Vertrauensmännern zu berufen, um dem Beschluss des Directoriums Leben zu geben; er habe Auftrag, mir eine Gratifikation von Fr. 12000.– zuzusichern, wenn die Übertragung der Gäubahnkonzession zu Stande komme. Ich erwiderte dem Herrn Riggenbach: Diese Mission freue mich ungemein, da ich stetsfort der Ansicht gewesen sei, die Gäubahn gehöre in das Netz der Schweiz. Centralbahn, und der Bau durch eine selbständige Gäubahngesellschaft würde, weil bedeutende Subventionen unerlässlich wären, den Ruin der beteiligten Gemeinden herbeiführen. Ich werde deshalb ohne Gratifikation die Sache sofort an die Hand nehmen und mich, wenn die Sache gelingt, mit dem Bewusstsein begnügen, dem Kanton Solothurn und speziell der Stadt Olten einen Dienst geleistet zu haben. . . »

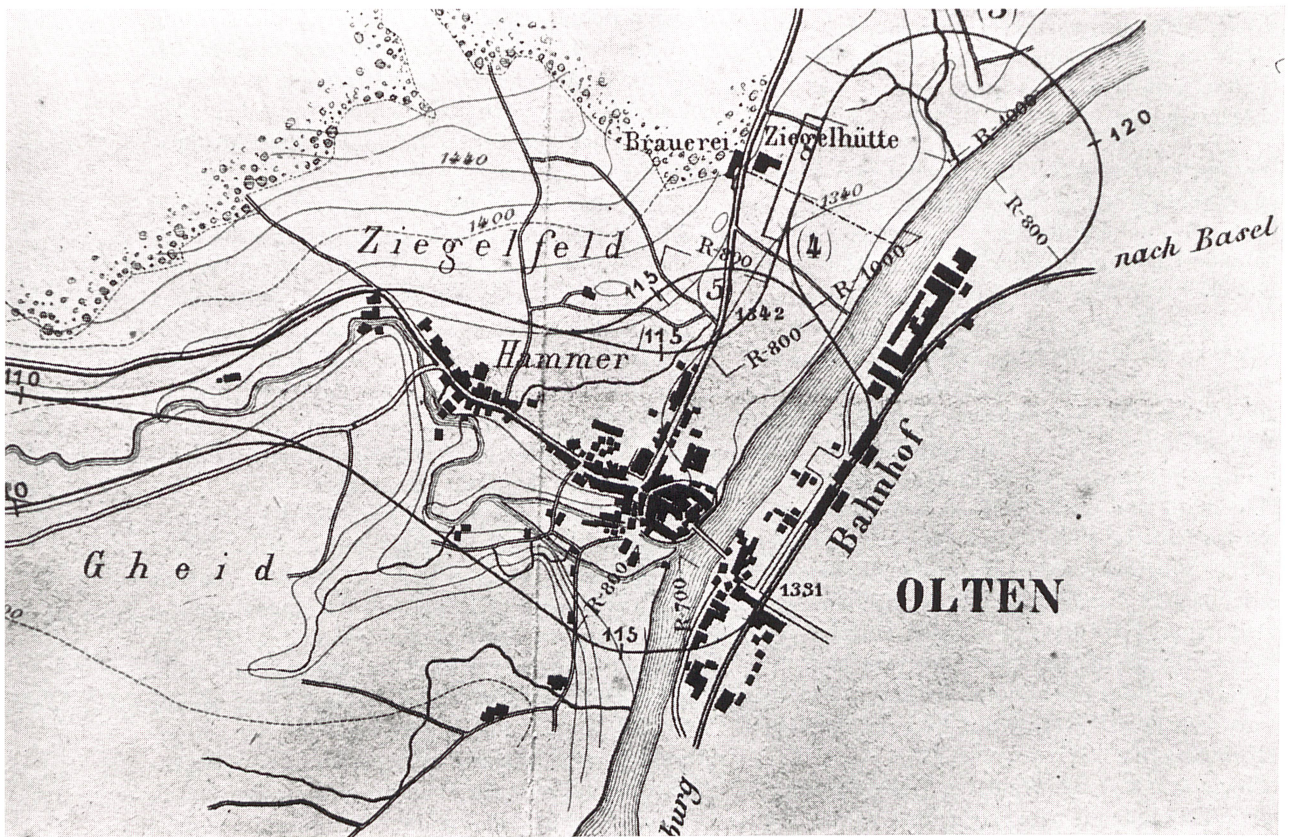
Projekte

Hauptprobleme für die Projektierung der nun beschlossenen neuen Linie waren weniger Geländeschwierigkeiten im Gäu oder bernischen Bipperamt – hier war lediglich aus einer Mehrzahl von sich



1

2



anbietenden Linienführungen auszuwählen – als vielmehr die Anschlüsse und die Einführung in die bestehenden Bahnhöfe von Olten und Solothurn (heute Solothurn-West). Beide standen zur geplanten Verbindungslinie zwischen den beiden Städten quer, und beiderorts floss als zusätzliches Hindernis in Bahnhofnähe die Aare. Die Einführung in die bestehenden Anlagen konnte also nur mittels weit ausholender Schleifen erfolgen. Die Einführung nach *Solothurn*(-West) hing von der Linienwahl im Bipperramt ab. Die «Übersichtskarte der Eisenbahnprojecte Solothurn–Olten durch das Gäu, herausgegeben durch das Initiativkomitee der Gäubahn, 1871, 1:25 000» von Ingenieur H. Dietler weist vier Varianten auf:

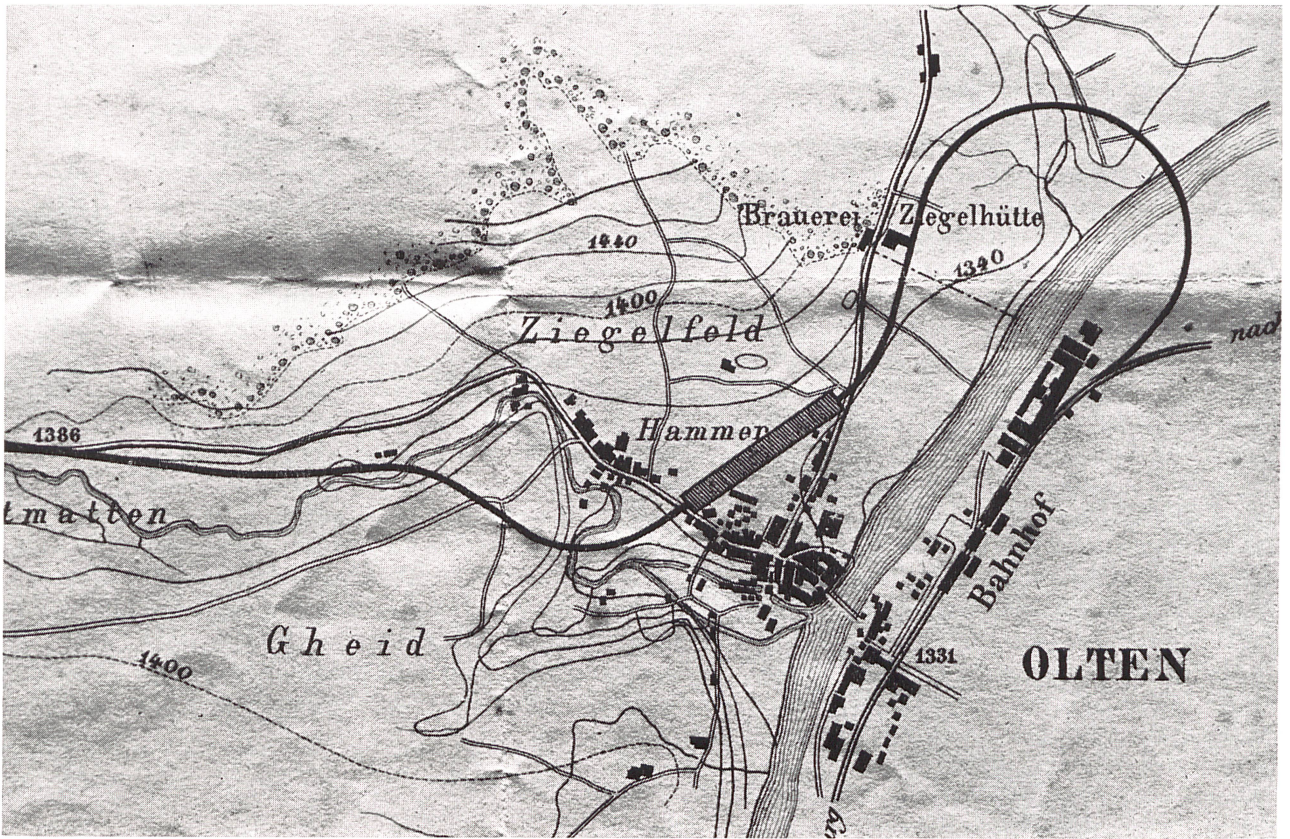
- Niederbipp–Oberbipp–Wiedlisbach–Attiswil–Feldbrunnen (bis hierher also ungefähr identisch mit der heutigen Solothurn–Niederbipp–Bahn)–Herrenweg–Schleife von Norden in den (West-)Bahnhof.
- südlich Oberbipp–Flumenthal–Attisholz–Feldbrunnen mit Fortsetzung wie oben.
- Niederbipp–wie heutige SBB-Linie bis zur Aare–nördliches Aareufer–Herrenweg–Schleife wie oben. Eine Variante sah eine Aarebrücke im Emmenholz vor mit Fortsetzung nach Neu-Solothurn (heutiger Hauptbahnhof).
- wie heute bis Wangen a.d.A. mit drei möglichen Fortsetzungen: Schachen–Luterbach oder über Deitingen wie heute oder über Deitingen mit Einmündung in die Linie nach Herzogenbuchsee vor der Station Derendingen.

Im *Gäu* bot das flache Gelände weniger Varianten an. Hauptschwierigkeit war da die ständige Gefahr von Dünnernüberschwemmungen. Im genannten Plan von Dietler erfolgen deshalb bereits Hinweise auf eine künftige Dünnernkorrektur. In Oensingen war für sämtliche Varianten der Bahnhof im Dorfzentrum südlich des «Rösslis» vorgesehen. Von hier war zuerst auch eine Abzweigung nach Klus-Balsthal geplant. Erst das Wasserfallenprojekt hat dann den Bahnhof in die heutige periphere Lage gerückt. Auch zwischen Hägendorf und Oensingen sah man zwei Varianten vor: einerseits Hägendorf–Mühle Egerkingen–südlich Oberbuchsiten, andererseits die schnurgerade heutige Linie über die Schälismühle nach Oensingen. Für Wangen wurden ebenfalls zwei Bahnhofstandorte diskutiert: der eine beim heutigen Restaurant «Bahnhof», der andere zwischen dem damaligen Dünnernlauf und der Sägerei in Kleinwangen.

Schwieriger war die Wahl der Linienführung in *Olten*. Hier boten sich im Prinzip drei Varianten an:

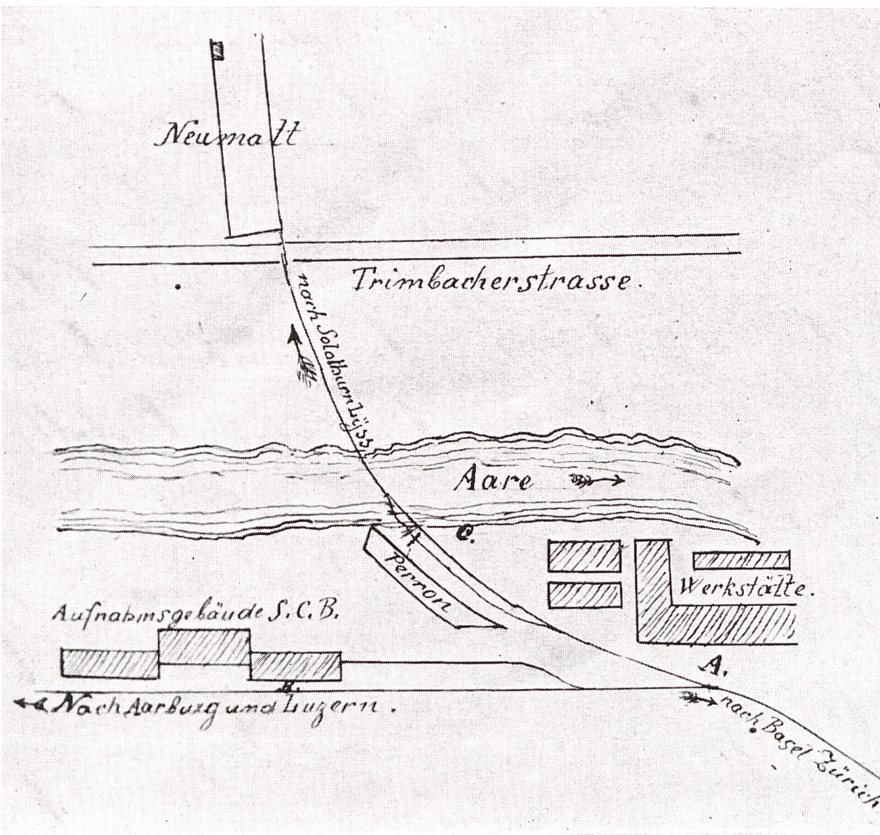
- Einfahrt in den SCB-Bahnhof aus Richtung Nordost mit Schleife über Trimbach mit Gäubahnhof entweder in der Neumatt Olten oder bei der damaligen Ziegelhütte auf der Gemeindegrenze Olten/Trimbach (Abb. 2 u. 3).
 - Einfahrt vom Gäubahnhof Neumatt in Richtung Nordost zwischen SCB-Bahnhof und Werkstätte (Abb. 4).
 - Einfahrt in den SCB-Bahnhof aus Richtung Südwest mit Schleife durch den Steinacker und Gäubahnhof bei der Rötzmatt (Abb. 5).
- Daneben existierten, wie Abb. 2 zeigt, noch mehrere Zwischen- und Nebenvarianten.

Welche Einführung gewählt wurde und welches der Standort des künftigen Gäubahnhofs war, interessierte nicht nur Ingenieure und Bahngesellschaft, sondern ganz besonders auch die Stadtbehörden. Vom Verlauf der Linie und von der Lage des zweiten Bahnhofs hing nämlich auch die künftige Erweiterung der Stadt ab, die gerade zu jener Zeit in ihre erste bahnbedingte Entwicklungs- und Wachstumsphase eingetreten war. Der Bahnbau hatte zur Folge, dass man bereits damals eine Art Stadtplanung zu betreiben und sich die verschiedenen Ausdehnungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit den verschiedenen Varianten zu überlegen begann. Da sich die Auffassungen zwischen Behörden und SCB über die Linienführung und den Gäubahnhof-Standort nicht deckten, beauftragte der Gemeinderat Ingenieur J. Meier in Lausanne mit einem «Gutachten über die zu wählende Lage des Oltner Bahnhofs der Gäubahn». Es lag im Juli 1874 vor und beantragte die in Abb. 4 ersichtliche Bahnhoflage und Einführung. Über die damit verbundenen Vorteile für die künftige Stadterweiterung und -gestaltung wurde unter anderem folgendes ausgeführt: «Ich stehe keinen Augenblick an, zu antworten, dass die Anlage des neuen Bahnhofs auf der Neumatt oder Hagmatt für die Stadterweiterung und das Entstehen industrieller Anstalten sich am besten eignete und dass der Bahnhof auf der Neumatt den Verkehrsbedürfnissen der Stadt entsprechen würde. . . Olten wird sich nur durch Bauten auf der Neumatt, Klostermatte und Hagmatt vergrössern. . . Der Hauptzugang zu dem Bahnhof auf der Neumatt wäre eine an der Kirche vorbei senkrecht auf die Bahn geführte Strasse; es wären überhaupt mehrere untereinander parallel und auf die Bahn senkrecht laufende Strassen zu erstellen: eine an der Schule vorbei, eine gegenüber dem Kreuzungspunkt des Schützenmattweges und der Wangenstrasse und eine im Hammer unweit der Fabrik Strub. . . Auf dem andern Ufer würde ebenfalls



3

4



Druckstätte in
 Olten zu ver-
 legen zu verfallenen
 Lok. Anfertigung
 Anfertigung
 in vollkommener
 zu führen, d.
 davon ist in d.
 im 1/2500 Maßstab
 zur Anfertigung
 binden von 375

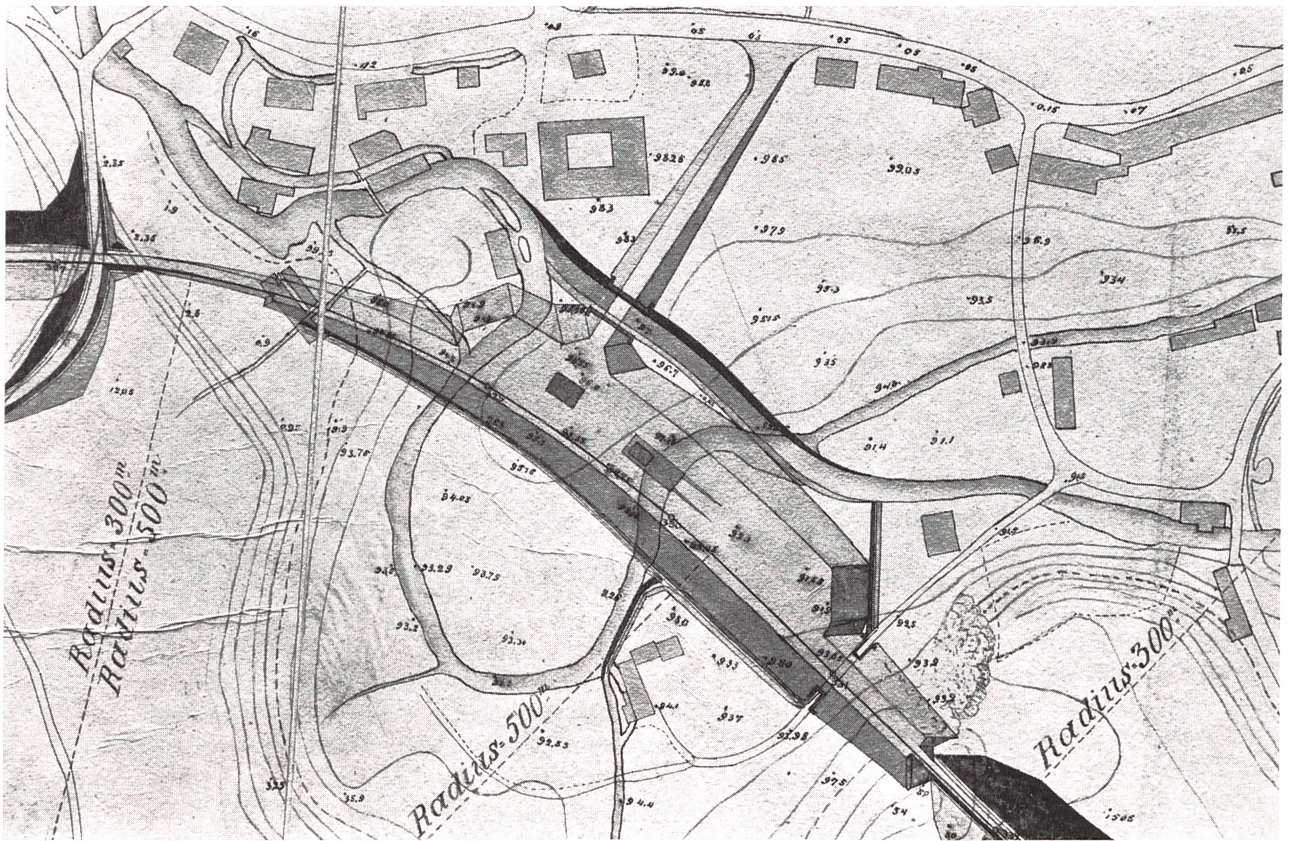
unter den Bahnkörper eine Strasse geführt, und so erhielt man für die Erweiterung der Stadt einen prächtigen Platz, welcher eine regelmässige Entwicklung begünstigen würde.» Ebenfalls für den Standort Neumatt sprach sich das Gutachten von Olivier Zschokke aus: «Diese Lage gestattet dem Bahnhofplatz genügende Längenausdehnung für jetzt sowohl als auch für jede allfällig notwendige Erweiterung nach Norden gegen das Galgenhölzli und Osten in die Hagmatten in späteren Zeiten. . . Der so projektierte Bahnhofplatz lässt sich sehr leicht mit dem jetzigen Strassennetz Olten verbinden und wird dem Zentrum der Stadt auf einige Fuss nahe gerückt.» Der Gemeinderat scheint sich hierauf den beiden Gutachten angeschlossen zu haben und bekämpfte den von der SCB vorgeschlagenen Standort Rötzmatt. So schrieb er hierauf dem Regierunsrat: «Wer nun aber die Terrainverhältnisse Olten kennt, der weiss, dass die Rötzmatt zu einer Bahnhofanlage für Olten und für alle diejenigen, welche den Verkehr in Olten suchen, der allerungünstigste Platz ist. Nicht nur ist die bauliche Entwicklung Olten nach dieser Richtung eine vollendete Unmöglichkeit, sondern es sind auch die Zugänge von der Stadt aus zum Bahnhof schwer zu erstellen und bleiben stetsfort für den Verkehr höchst unbequem. Doch, die Centralbahn will ja mit der Eisenbahnbrücke einen Fusssteig verbinden? Wozu ein Fusssteig, wo kein Verkehr ist und sich nie ein solcher gestalten kann. . .»

Dass schliesslich die Neumatt fallengelassen und doch der Standort Rötzmatt/Hammer gewählt und die Gäubahn aus Südwesten in den SCB-Bahnhof eingeführt wurde, darf aus der heutigen Sicht bestimmt als richtig angesehen werden, zerschneidet doch diese Linienführung die heutige Stadt bedeutend weniger, als es das Trasse durch die Neumatt-Hagmatten getan hätte. Für die zukünftige Entwicklung der Stadt noch vorteilhafter war aber der Umstand, dass die Gemeinde mit dem Einverständnis für den Standort Rötzmatt von der SCB noch den Bau einer Aarebrücke vor dem Centralbahnhof einhandeln konnte. Längst bevor das erste Automobil verkehrte, war somit bereits eine Umfahrungsmöglichkeit von Altstadt und Alter Brücke für den modernen Strassenverkehr vorbereitet! Allerdings scheint diese von der SCB erbaute Brücke noch etliche Diskussionen ausgelöst zu haben. Zuerst war man sich über den Standort nicht einig, und dann befürchteten einige Geschäftsleute im Stadtkern den wirtschaftlichen Ruin. Sodann ging laut «Oltner Wochenblatt» das hartnäckige Gerücht um, man wolle gegen eine Barentschädigung überhaupt auf den Brückenbau verzichten. Der Verfasser eines diesbezüglichen Leitartikels wies sodann darauf hin, wie verwerf-

lich ein solches Tun wäre und wie sich dadurch die Stadt auf dem rechten Aareufer noch unvorteilhafter als bis anhin entwickeln würde. Die Situation von 1876 auf dem rechtsufrigen Stadtteil schilderte er mit überraschend modern anmutenden Bildern und Vergleichen: «Auf dieser Seite aber sind auf einem sehr grossen Areal herum zerstreut, ohne Plan und System, die Häuser wirt durcheinandergelagert, wie es Zufall und Laune jeweils mitgebracht haben – ein ähnlicher Bauplan, wie ihn spielende Kinder anwenden, wenn sie ihre Häuser aus der Schachtel hervornehmen und aufzustellen beginnen. . . Wenn man vom Säli herab auf die Stadt herniederblickt, so gemahnt uns deren Bild an eine jener Spinnen mit einem kleinen Körperchen und vielen langen, langen Beinen. Das eine dieser Beine langt ins Hasle hinunter, das andere in die Klos hinauf, ein weiteres geht zum ‚Bitterli‘ und ein anderes tippt zur Säge hinaus. Wenn nun die neuen Bauereien diese einzelnen Äste verstärken sollten, anstatt sich planmässig dem Zentrum anzuschliessen, dann mag sich wohl der Herrgott der Steuergemeinde erbarmen.»

Baugeschichte

Die baulichen Fortschritte an der neuen Bahnlinie lassen sich am einfachsten anhand der Presse verfolgen, welche in regelmässigen Abständen über die Arbeiten berichtete und gelegentlich, je nach Parteifarbe, auch äusserst bissig kritisierte. Es fordert der heutigen Generation, die all ihre Bauwerke mit einem gewaltigen Maschinenpark errichtet, allerhand Respekt ab zu sehen, was allein im Eröffnungsjahr 1876 noch erstellt werden musste. So waren anfangs April die Pfeiler der Gäubahnbrücke nur teils vollendet, und erst im Mai wurden die Pläne für die Erweiterung des Bahnhofs genehmigt. Mit dem Legen der Schwellen und Schienen sowie der Beschotterung konnte nicht vor Ende Juli begonnen werden, ebenso mit der Auffüllung des Platzes vor dem Bahnhof Olten-Hammer und der Erstellung der Zufahrtsstrassen. Die Bahnhöfe im Gäu waren zu diesem Zeitpunkt bereits vollendet und sahen «mit ihrer Schieferbedachung recht stattlich und schmuck» aus. Anderer Meinung war allerdings der «Solothurner Anzeiger» über den Hammer-Bahnhof; er benutzte seine Kritik gleich zu einem Seitenhieb: «Für die Gäubahn wird ein eigener Bahnhof oder vielmehr ein Schuppen erbaut. Dieses brillante Gebäude wird die Stadt Olten bedeutend verschönern und unsere ‚Gnädigen Herren und Obern‘ können sich vergnügen die Hände reiben, wenn sie einmal bei diesem monumentalen Prachtsbau vorbeipassie-



5

6



ren. Wir und noch viele von uns haben die Ansicht, unsere ‚Gnädigen Herren‘ täten besser, wenn sie sich etwas mehr mit irdischen Dingen befassen, mehr für das materielle Wohl des Volkes sorgen und den Katechismus und die Theologie auf die Seite legen würden.»

Anfänglich glaubte man, die Bahn bereits im Herbst eröffnen zu können, so dass die Arbeiten beschleunigt wurden. Das «Oltner Wochenblatt» berichtete am 26. August: «Die Gäubahnarbeiten rücken rasch ihrer Vollendung entgegen, so dass im Laufe des Monats Oktober die Eröffnung stattfinden kann. An der Aarebrücke in Olten ist der letzte Eisenbogen gespannt, bis zum 9. September soll die Brücke in fahrbarem Zustande sein. Die Postkurse durchs Gäu sollen auf Mitte Oktober bereits abbestellt sein.» Dann musste die Eröffnung jedoch auf den November verschoben werden, was den «Solothurner Anzeiger» neuerdings zur Kritik herausforderte: «Am 11. d.M. erfährt endlich der ‚Hoftrompeter‘ aus sicherer Quelle, dass die Gäubahn am 15. Oktober noch nicht eröffnet wird, dagegen macht er Hoffnungen, dass ‚die Geschichte‘ in den ersten Tagen des Novembers losgehen könne. Tritt schlechtes Wetter ein, so dauert die ‚Lemperei‘ selbstverständlich noch länger. Wäre irgend ein katholischer Pfarrer zu massregeln, da würde man nicht so viel Federlesens machen wie jetzt mit der Centralbahn. Gelt, Herr Hoftrompeter!» Fast gleichzeitig lobte jedoch das «Oltner Wochenblatt» die solide Arbeit, die Bahnhöfe im Gäu und die technischen Fortschritte gegenüber den Bahnanlagen der älteren Linien. Besondere Schwierigkeiten traten stets wieder im Gäu infolge Wassereinbrüchen auf, so dass man wiederholt nach einer gleichzeitigen Korrektur der Gäuer Gewässer verlangte und dies, dem politischen Zeitgeist entsprechend, stets mit Angriffen auf die Gegenpartei verband. So veröffentlichte «Der Unabhängige» folgenden Artikel: «... Viele Gäuer Bauern hatten nun auf das Regierungsratsmitglied aus dem Gäu gerechnet; der Herr müsse wissen wie die Sache stehe und könne helfen. Der hat aber lieber mit dem Ankauf von englischen Ungarpferden, Baltimore Schweinen und niederländischen Hammeln zu tun. Sogar die Aufsicht über die Strassenübergänge hat die Regierung vernachlässigt, sonst wären nicht einigerorts alte Coulissen und Wasserabläufe durch den Damm vermacht worden.» Doch noch am 28. Oktober war man in bezug auf die Eröffnung optimistisch und glaubte, diese am 5. November vollziehen zu können. Doch nochmals musste sie schliesslich um einen Monat hinausgeschoben werden. Bereits war jedoch der Fahrplan erschienen. Von Olten nach Solothurn und umgekehrt verkehrten im Tag je 6 Personenzüge. Zwei davon

waren sogenannte Schnellzüge, die nur in Oensingen, Niederbipp und Wangen a. d. A. anhielten; der eine verliess Olten um 08.25 Uhr, der andere Solothurn um 17.13 Uhr. Der früheste Zug fuhr in Olten um 06.05 Uhr ab, der letzte erreichte unsere Stadt um 21.22 Uhr. Die Fahrzeit betrug für einen normalen Zug etwa 1 Stunde und 50 Minuten, für den Schnellzug rund 1 Stunde.

Eröffnung

Sonntag, den 3. Dezember 1876 endlich fuhr der Eröffnungszug von Olten mit Halt an allen Stationen über Neu-Solothurn, wie damals der heutige Hauptbahnhof noch hiess, nach Lyss. Er nahm in jeder Gemeinde die Festteilnehmer auf und brachte sie um 15.15 Uhr nach Olten zurück, wo das Bankett stattfand. Die entsprechende Festkarte war obligatorisch und kostete 4 Franken. – Auf der ganzen Strecke jubelte das Volk dem «Choli» zu, und Schulklassen sangen vor den bunt bekränzten Bahnhöfen. Die Station Olten-Hammer war mit einer Triumphpforte und weissroten Wimpeln geschmückt, und in Wangen stand:

*Nicht jeder Dampf bringt uns Segen;
Nicht jeder Choli bringet Glück.
Die Gäubahn, die soll leben,
Die bringt uns vorwärts, nicht zurück!*

In Hägendorf war zu vernehmen:

*Des Menschen Geist,
Des Dampfes Macht,
Hat dem Gäu
Dies Glück gebracht.*

Und Oberbuchsiten grüsste:

*Macht der Choli recht Rumor,
Hat der Gäuer stets Humor.*

Laut Zeitungsberichten wurden sodann an der Feier in Olten rund ein Dutzend Reden gehalten. Hier eine kleine Kostprobe: «Als der liebe Gott die Welt erschaffen und er sah, dass alles sehr gut war, da war die Gäubahn noch nicht erstellt. Wäre sie schon dagewesen, so würde er wahrscheinlich sein Urteil dahin modifiziert haben: Es ist ein schönes Stücklein Erde, das ich den Leuten da unten angewiesen habe zur Übungsstätte ihrer Kräfte.» Die beiden Leiter des Gäubahnkomitees Dietler und Vigier wurden mit einer goldenen Uhr samt Kette und einem silbernen Tafelservice beschenkt.

Die Begeisterung dauerte aber auch nach dem Fest noch an. Die Züge waren so gut besetzt, «dass die mitgebrachten Wagen kaum alle zu fassen vermochten und mehr als einer mit einem Stehplatz



7

vorlieb nehmen musste» und die Bahn, wie die Zeitung weiter berichtet, «schon von ihrem ersten Tage an mehr als eine Linie in den Schatten stellen wird».

Heute blickt die Gäubahn auf ihr 100. Betriebsjahr zurück. Manches hat sich inzwischen verändert. 1927 wurde die Strecke elektrifiziert und die Aarebrücke umgebaut und verstärkt. In den dreissiger Jahren entstand im Hammer das neue Bahnhofgebäude. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgte von hier bis Solothurn der Ausbau auf Doppelspur. Der Schnellzug legt die Strecke heute in 22 Minuten zurück, und die Jurafusslinie ist längst auch zu einer bedeutenden Güterstrecke geworden. Die Gäuer Dörfer haben sich in Richtung der einst weit abgelegenen Stationen ausgedehnt und dort auch Industrien angesiedelt. Geblieben jedoch ist der durch die Gäubahn entstandene unpraktische Inselbahnhof in Olten. Wie viele Jahre nach der Eröffnung der Gäubahn wird auch er ersetzt werden? –

Quellen und Literatur

- Gäubahnakten und -pläne im Stadtarchiv
- Oltner und Solothurner Presse 1876
- Oltner Neujahrsblätter 1956, div. Aufsätze
- Dietschi H.: Olten – 75 Jahre Eisenbahnstadt. Olten 1931
- Fischer E.: Oltner Brückenbuch. Olten 1954
- Weissenbach P.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 2 Bde., Zürich 1913/14
- Wiesli U.: 100 Jahre Eisenbahnstadt Olten. Olten 1956

Legenden zu den Abbildungen

Abbildung 1: Olten um 1876. Im Vordergrund rechts ein Zug der Gäubahn im damals noch nicht überbauten Steinacker (Privatbesitz Verf.).

Abbildung 2: Ausschnitt aus der «Übersichtskarte der Eisenbahnprojecte Solothurn–Olten durch das Gäu» von H. Dietler, 1871. Original 1:25 000 (Stadtarchiv). Verschiedene Varianten der Einführung in den SCB-Bahnhof mit Angabe der Kurvenradien. Der Gäubahnhof ist auf der Gemeindegrenze Olten/Trimbach (zum Teil Areal des heutigen Kantonsspitals) eingetragen.

Abbildung 3: Gäubahnhof-Variante Neumatt. Der Plan zeigt besonders deutlich, wie durch dieses vom damaligen Gemeinderat befürwortete Projekt die künftige Stadtentwicklung beeinträchtigt worden wäre. Original 1:25 000 (Stadtarchiv).

Abbildung 4: Skizze aus dem «Bericht über die zu wählende Lage des Oltner Bahnhofs der Gäubahn» von J. Meier. Die Aarebrücke stünde ungefähr auf der Höhe der heutigen Jurastrasse (Stadtarchiv).

Abbildung 5: Ausschnitt aus dem Plan für das schliesslich ausgeführte Projekt Olten-Hammer (Rötzmatt). Am oberen Rand rechts die Kirchgasse mit den Chorherrenhäusern und anschliessend nach links die Solothurnerstrasse. Die dunkel gefärbten Stellen bezeichnen die notwendigen Aufschüttungen und Geländeeinschnitte für Bahnareal und Zufahrtsstrasse (Hammerallee). Der Dünnerlauf musste korrigiert und die südwärts gerichtete Schlinge abgeschnitten werden (Stadtarchiv).

Abbildung 6: Die Gäubahnbrücke während des Umbaus und der Elektrifikation 1927. Rechts mit grösserem Radius die heutige, links die ursprüngliche Brücke, von der heute noch die Pfeiler stehen. Gleichzeitig wurde der Fussgängersteg errichtet (Stadtarchiv).

Abbildung 7: Der Bahnhof Olten-Hammer auf einer Postkarte um 1890. Der Holzbau wurde in den dreissiger Jahren durch das heutige Gebäude ersetzt (Stadtarchiv).