

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 32 (1970)
Heft: 1

Artikel: Von der Oensingen-Balsthal-Bahn
Autor: Burkhard, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-861979>

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: 12.01.2026

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

Wenn sich auch nicht überall im Kanton so viel tut, wie in der Gegend beiderseits der Klus, mit ihren zwei Dutzend Pendenzen, so wirft doch dieser Ausschnitt aus der Tätigkeit der kantonalen Denkmalpflege ein Streiflicht auf die umfangreichen und vielfältigen Aufgaben im ganzen Kanton. Es ist erfreulich, dass mit der Schärfe des Kampfes gegen die Spekulation auch das allgemeine Interesse und das Verständnis für diese wichtige Kulturaufgabe wächst.

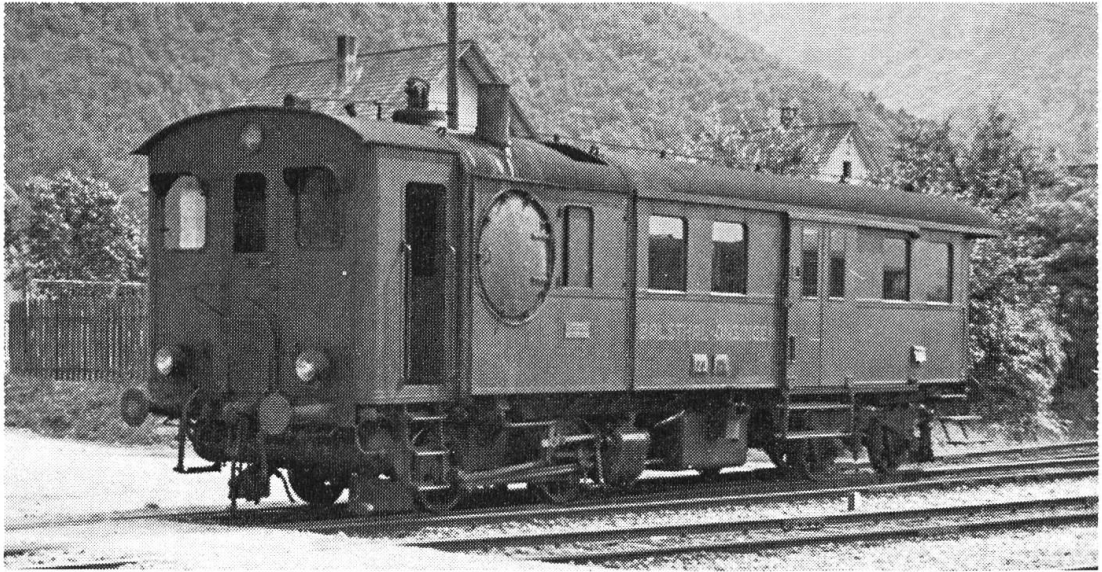
Von der Oensingen—Balsthal-Bahn

Von ROLAND BURKHARD

Die Gründung

Die Geschichte der Oensingen—Balsthal-Bahn beginnt mit einem Konkurs. Zur Verbindung von Basel mit Bern wurde im Jahre 1873 mit dem Bau der «Wasserfallenbahn» begonnen. Sie sollte durch die beiden Juraklusen, zwischen denen Balsthal liegt, geführt werden, wobei ein verhältnismässig kurzer Tunnel durch die dritte Jurakette, den Passwang, zu schlagen war. Schon war der Tunnel auf beiden Seiten des Berges «Wasserfallen» ein gutes Stück vorgetrieben, als die Unternehmerfirma «Schneider, Münch und Jerske» wegen finanzieller Schwierigkeiten zusammenbrach und die Realisierung des ganzen Projektes damit aufgegeben werden musste. Der Kanton Solothurn setzte sich in der Folge entschieden für den Bau der Gäubahn ein, die den Bahnknotenpunkt Olten mit der Kantonshauptstadt in gerader Linie verbinden sollte. Nach Eröffnung dieser Linie am 4. September 1876 richteten sich die Interessen der Thalschaft auf den Bau einer Anschlussbahn von Balsthal nach Oensingen. Begeisterte Hauptförderer dieser Idee waren der weitsichtige und aufgeschlossene Oberamtmann Josef Bloch sowie der Industrielle Robert Meier in der Klus. Sowohl für das Eisenwerk wie für die Zellulose- und Papierfabrik in Balsthal bedeutete der Anschluss an das Eisenbahnnetz eine unbedingte Notwendigkeit.

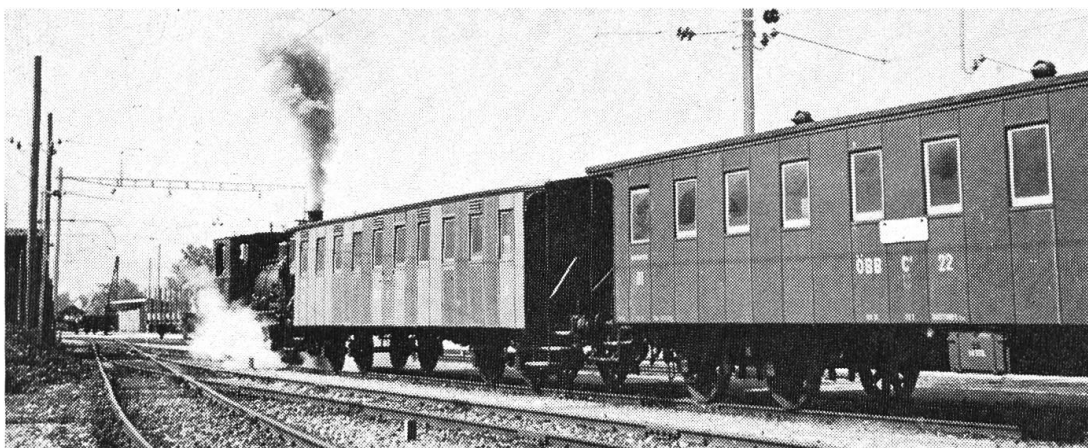
Am 13. März 1891 fasste der Gemeinderat von Balsthal folgenden Beschluss: «Auf erfolgte Anregung hin ergreift der Gemeinderat in Sachen der in letzter Zeit auf der Bildfläche erschienenen Thalbahnprojekte die Initiative, indem er die Frage behandelt und deren Realisierung als im allgemeinen Interesse unserer Thalschaft liegend, höchst wünschbar erklärt. Zur Förderung der wichtigen Angelegenheit wird eine Kommission bestellt mit dem Auftrage, Unterhandlungen mit den interessierten Gemeinden anzubahnen, um später Bericht



Dampftriebwagen, im Dienst bis 1943

und eventuelle Anträge einzubringen. Die Kommission wird bestellt aus den Herren: Meier, Direktor; Jäggi Albert; Allemann, Förster; Bloch, Oberamtmann; Altermatt, Gerichtspräsident; Meier, Ammann und Kapf, Fabrikant.» Dieses Komitee machte sich ungesäumt an die Arbeit. Schon am 13. Oktober 1891 wurde das Konzessionsgesuch eingereicht. Die Konzessionserteilung erfolgte am 28. Juni 1893 für eine Zeitspanne von 80 Jahren. Für den Bau der Bahn mussten gemäss den angestellten Berechnungen Fr. 820 000.— bereitgestellt werden. Die Finanzierung kam indessen nicht vom Fleck, so dass das Initiativkomitee in seiner Not auf den originellen Ausweg verfiel, den interessierten Gemeinden, Firmen und Privaten nach Abwägung ihrer finanziellen Lage einfach mitzuteilen, wieviel man von ihnen erwarte. So kam im Jahre 1898 die Finanzierung endlich dank der Opferwilligkeit der Gemeinde Balsthal und vor allem der L. von Rollischen Eisenwerke zustande.

Anfangs des Jahres 1898 fand im «Rössli» in Balsthal die Gründungsversammlung der Oensingen—Balsthal-Bahn statt; die Aktionäre genehmigten die Statuten, stellten die Zeichnung des Aktienkapitals fest und wählten Verwaltungsrat und Kontrollstelle. Das Präsidium des Verwaltungsrates wurde Oberamtmann Bloch übertragen und als Betriebschef wurde Walter Letsch, Betriebskontrolleur der Sihltalbahn, gewählt. Der Bau der Bahn erfolgte in der kurzen Zeit vom 9. August 1898 bis 27. Juni 1899. Die Kollaudation der Anlagen fand am 11. Juli 1899 statt und am 15. Juli 1899 traf die Bewilligung des Bundesrates zur Eröffnung des regelmässigen Betriebes ein. Ganz Balsthal hatte sich



Personenzug aus der Zeit des Dampfbetriebes

schon seit langem auf die Einweihungsfeier vorbereitet, die auf Sonntag, den 16. Juli 1899 festgelegt war.

Die Bahn fährt

Wie es sich gehörte, gestaltete sich die Einweihungsfeier zu einem richtigen Volksfest mit allem Drum und Dran, Ehrengästen, Vereinen, Schuljugend, Festreden, Umzug durchs Dorf und schliesslich Bankett bei der Wirtschaft Brauerei. Oberamtmann Bloch schloss seine Festrede mit einem warmen Dankeswort an alle, die für das Zustandekommen der Bahn gewirkt hatten, und dem Wunsche, es möge stets ein glücklicher Stern über der Bahn leuchten und sie vor Unglück bewahren.

Dem zweiten Geschäftsbericht der Oensingen—Balsthal-Bahn kann entnommen werden, dass das Unternehmen im Jahre 1900 total 23 Mann beschäftigte; es wurden 146 498 Personen und 43 105 Gütertonnen transportiert. Der Gesamtbetrag stellte sich auf Fr. 77 698.— und der Gesamtaufwand auf Fr. 51 824.—, so dass ein Einnahmeüberschuss von Fr. 25 874.— resultierte. In jeder Richtung wurden 11 Züge geführt. An Rollmaterial standen zwei Dampflokomotiven zur Verfügung, zwei Personenwagen mit total 117 Sitzplätzen und elf Güter- bzw. Gepäckwagen. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten entwickelte sich die Bahn entsprechend dem Konjunkturverlauf in der Wirtschaft. Während der Zeit des Ersten Weltkrieges gingen die Transportquantitäten beängstigend zurück, während die Kosten, hauptsächlich der Kohlen, stark anstiegen. Schon damals erwogen die Verwaltungsbehörden, die Bahn zu elektrifizieren. Das Projekt musste indessen fallen gelassen werden, da keine

Aussicht bestand, die erforderlichen Mittel in der Höhe von 1,2 Mio Franken aufzubringen. Die Elektrifikation der OeBB blieb schliesslich Direktor Kradolfer vorbehalten, der im Jahre 1939 die Leitung des Unternehmens übernommen hatte. Die totalen Kosten wurden mit Fr. 825 000.— veranschlagt und umfassten folgende Arbeiten und Aufwendungen:

| | |
|--|----------------------|
| Verbesserung von Ober- und Unterbau | Fr. 90 000.— |
| Oberleitung | Fr. 173 000.— |
| 2 Lokomotiven | Fr. 440 000.— |
| El. Heizeinrichtung in den Personenwagen | Fr. 55 000.— |
| Schaltstation und Messstelle Oensingen | Fr. 12 000.— |
| Verlegen von Schwachstromanlagen | Fr. 5 500.— |
| Änderungen an Hochbauten | Fr. 10 000.— |
| Unvorhergesehenes | Fr. 40 000.— |
| Total | <u>Fr. 825 000.—</u> |

Die Kapitalbeschaffung erfolgte durch Aufnahme eines Darlehens und ferner gewährten der Bund, der Kanton Solothurn, die Gemeinde Balsthal und die Industrie namhafte Beiträge à fonds perdu. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes erfolgte am 3. Oktober 1943. Die Elektrifikation der Linie erlaubte eine beachtliche Verbesserung des Fahrplanes; die Frequenzen im Personenverkehr nahmen erfreulich zu.

Es würde den Rahmen dieses kurzen Abrisses über die Geschichte der OeBB sprengen, auf die mannigfaltigen Massnahmen und Arbeiten einzutreten, die seit dem Zweiten Weltkrieg durchgeführt wurden, um die Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten, die Anlagen zu erneuern und die Personalfürsorge zu heben. Einige Zahlen des Geschäftsjahres 1968 dürften den Leser noch interessieren:

| | |
|-------------------------------|-----------------|
| Verkehrsertrag | Fr. 897 453.— |
| Nebenertrag | Fr. 106 343.— |
| Gesamte Erträge | Fr. 1 003 796.— |
| Personalaufwand | Fr. 615 017.— |
| Sachaufwand | Fr. 336 929.— |
| Ordentliche Abschreibungen | Fr. 33 410.— |
| Gesamter Aufwand | Fr. 985 356.— |
| Betriebsüberschuss | Fr. 18 440.— |
| Anzahl beförderte Personen | 588 899 |
| Anzahl beförderte Gütertonnen | 117 577 |
| Personalbestand | 28 |



Elektrischer Triebwagen der OeBB, wie er heute den Dienst zwischen Oensingen und Balsthal versieht. Inbetriebnahme Herbst 1958.

Schlusswort

Auf den 31. Dezember 1968 ist der langjährige, verdiente Direktor G. Kradolfer in den Ruhestand getreten. Der Verwaltungsrat der OeBB beschloss, die Betriebsführung der OeBB ab 1. Januar 1969 der Emmental—Burgdorf—Thun-Bahn zu übertragen. Seit der Inbetriebnahme hat die OeBB der Bevölkerung im Einzugsgebiet von Balsthal, dem Gewerbe, Handel und Industrie ausgezeichnete Dienste geleistet. Sie hat die Erwartungen, die man in das Unternehmen setzte, nämlich die Erschliessung des Tales durch ein öffentliches Verkehrsmittel, erfüllt. Indessen sind heute die Verhältnisse ganz anders, als zur Zeit, als der erste Dampfzug von Oensingen nach Balsthal fuhr. Der Zug zum Individualverkehrsmittel, dem Auto, ist gross. Das zeigt sich auch in den rückläufigen Frequenzen im Personenverkehr. Sich diesen veränderten Verhältnissen anzupassen, mit der Zeit zu gehen, die notwendigen Massnahmen zu treffen, wird eine Hauptaufgabe für das Unternehmen in der nächsten Zeit sein.