

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 38 (1976)
Heft: 1

Artikel: Erschliessung des Weissensteins
Autor: Heiniger, Hans Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-861950>

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: 18.04.2026

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

Erschliessung des Weissensteins

Strassen- und Bahnprojekte – 25-Jahr-Jubiläum der Sesselbahn

Von HANS RUDOLF HEINIGER

Der Weissenstein, als einer der markantesten Aussichtspunkte des Juras, zieht jedes Jahr viele Naturbegeisterte in seinen Bann. Zu Fuss, später mit der Kutsche und heute mit dem Auto oder der Sesselbahn kommen die Wanderer auf den Berg. Die Bemühungen, den Weissenstein durch eine Bahn zu erschliessen, gehen auf den Anfang unseres Jahrhunderts zurück. Noch früher, nämlich schon 1350, wurde er erstmals erwähnt. Beim Ausbruch der Burgunderkriege zogen die Solothurner Truppen samt Geschützen 1474 über den Weissenstein nordwärts. 1494 berichtet der Chronist Haffner, dass der Weg über den «Solothurner Berg Weissenstein bis zum Gänsbrunnen geräumt und gemacht wurde». Ende des 17. Jahrhunderts führte ein regelmässiger Botendienst der Fürstbischöfe von Basel zwischen ihren Residenzen Pruntrut und Solothurn über den Weissenstein. 1845—1851 wurde die Strasse von Oberdorf und von Gänsbrunnen her bis zum Kurhaus ausgebaut und so für Reisekutschen befahrbar. 1864 erhielt das Kurhaus eine Morsestation, 1881 eine Postablage und 1887 bereits das Telefon. Zwischen 1895 und 1914 fuhr täglich eine vierspännige Postkutsche von Solothurn zum Kurhaus hinauf. 1909 wurde das elektrische Licht eingerichtet.

Am 1. März 1904 ersuchten die Herren Ing. Miller, Notar Tschan und G. Holliger um Erteilung einer Konzession. Ihr Projekt sah den Bau und Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Oberdorf nach Weissenstein-Kulm vor. Das Trasseee führte am Vorberg vorbei und erreichte mit einem 250 m langen Tunnel den Nesselboden, um ca. 120 m östlich des Kurhauses auf 1283,8 m über Meer zu enden. Die Förderkapazität wird mit 90 Personen pro Stunde und die horizontale Länge mit 2400 m angegeben. Der Kostenvoranschlag rechnete mit Baukosten von 693 000 Franken. Eine Rentabilitätsberechnung zeigte bei 40 000 Passagieren einen Reingewinn von 30 100 Franken. Ein weiteres Projekt der Herren Müller-Zerrleder und Gobat, am 8. April 1904 eingereicht, sah die Erstellung einer Dampfzahnradbahn von Oberdorf bis zum Kurhaus vor. Die Kantonsregierung wie auch das eidgenössische Eisenbahndepartement gaben dem Projekt der Drahtseilbahn den Vorrang. Angesichts dieser Stellungnahmen zogen die Initianten der Zahnradbahn am 29. Juli ihr Konzessionsgesuch zurück.

Die Konzession für die Drahtseilbahn wurde am 21. Dezember 1904 mit der Auflage erteilt, innert 24 Monaten die technischen und administrativen Unterlagen einzureichen. Für die Finanzierung waren die Gründung einer Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 450 000 Franken und eine Obligationenanleihe von 300 000 Franken vorgesehen. Aber bereits im Sommer 1906 musste die Finanzierung als gescheitert betrachtet werden. Mit Fristverlängerungsgesuchen konnte die Konzession verlängert werden, letztmals bis zum 1. Januar 1913. Ein neues Initiativkomitee versprach sich von der am 1. August 1908 eröffneten Solothurn–Münster-Bahn erneuten Aufschwung und ersuchte seinerseits um eine weitere Fristverlängerung von zwei Jahren. Infolge des Ersten Weltkrieges blieb aber auch diese Zeit unbenützt. Die während zehn Jahren gültige Konzession erlosch so ohne nennenswerte Ergebnisse. Im Juli 1911 hatte auch eine Zürcher Firma in Vertretung einer Leipziger Fabrik einen Vorschlag zur Erstellung einer Seilschwebebahn eingereicht. Die Bahn hatte eine Transportkapazität von ungefähr 40 Personen pro Stunde in jeder Fahrtrichtung. Der Kostenvoranschlag nannte eine Bau­summe von nur 295 000 Franken. Doch mangels Erfahrungen mit Schwebebahnen und wegen der bescheidenen Beförderungsmöglichkeit schenkte man diesem Vorschlag wenig Beachtung.

Der Erste Weltkrieg und die anschliessende Wirtschaftskrise liessen während beinahe 15 Jahren alle weiteren Projekte ruhen. 1929 legte dann der Solothurner Bauunternehmer L. Lüthi ein kühnes Projekt vor. Nach ihm hätte man von der Mitte des Weissenstein-Bahntunnels einen senkrechten Schacht von ungefähr 500 m Höhe zum Hinteren Weissenstein bohren sollen. Die Baukosten waren mit 1 400 000 Franken beziffert, die Bergstation wäre 2 km vom Kurhaus entfernt gewesen und die SMB hätte eine Tunnelstation bauen müssen. Die Konzession war noch nicht erteilt, als das Gesuch 1933 nach dem Tode des Unternehmers zurückgezogen wurde.

Der Verwaltungsrat der SMB gab 1934 erneut den Auftrag für Projektstudien. Ein Vorschlag sah eine Standseilbahn mit verschiedener Trasse vor: Die Vorbergvariante ab Station Oberdorf am Vorberg vorbei und mit Zufahrt westlich des Kurhauses, die Gartenmattvariante ebenfalls ab Oberdorf gegen die Klus beim Steinbruch und mittels Tunnel (115 m Länge) zum Gartenmatt-Tälchen, von dort über Nesselboden direkt zum Kurhaus. Wegen bautechnischer Schwierigkeiten und kleinerer finanzieller Belastung wurde nur die Gartenmattvariante weiterbearbeitet. Der Voranschlag sah schon eine Bausumme von 1,3 Mio Franken vor, dennoch wurde der respektable Betriebsüberschuss von 53 000 Franken errechnet. — Das zweite Projekt sah eine Schwebebahn vor. Wiederum ab Station Oberdorf mit zwei Stützmasten,



Blick vom Weissenstein
Klischee Werbedienst BOW Burgdorf

auf der Westseite des Kurhauses endend. Die Baukosten wurden mit 1,1 Mio Franken angegeben, und man hoffte ebenfalls auf einen Betriebsüberschuss von 53 000 Franken. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges konnten sich die Initianten auf keines der beiden Bahnprojekte einigen, so dass weiterhin keine Bahn gebaut wurde. Im Bericht wurde auch zur Frage Bahn oder Strasse Stellung genommen, wobei die Bahn vorgezogen wurde. Dies vor allem aus finanziellen Gründen. Geld, das im Strassenbau angelegt würde, verzinse sich nie. Gleichwohl propagierte ein am 30. Oktober 1945 gegründetes Aktionskomitee den Bau einer neuen Strasse von Oberdorf über den Weissenstein nach Gänsbrunnen. Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten konnte im Frühling 1948 die erste Teilstrecke der neuen Strasse dem Verkehr übergeben werden. Gleichzeitig wurden auch mit der Automobilabteilung der PTT Verhandlungen über einen regelmässigen Autokurs aufgenommen. Ein solcher wurde in Aussicht gestellt. Im Sommer und Herbst durchgeführte Extrafahrten zeigten grosses Interesse seitens der Berggänger.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Diskussionen um den Bau einer Bahn wieder aufgenommen. Aus Kosten- und Rentabilitätsgründen kam man zum Schluss, eine Sesselbahn sei die beste Lösung. Einem neuen Initiativ-

komitee gehörten zum Teil wieder Leute an, die schon bei früheren Bahnprojekten mitgearbeitet hatten. Am 14. Oktober 1949 wurde das Konzessionsgesuch eingereicht. Schon am 11. Januar 1950 wurde die Konzession «für eine Sesselbahn von Oberdorf zum Kurhaus Weissenstein» erteilt. Die Gründungsversammlung der Aktiengesellschaft fand am 18. März 1950 statt. Das Aktienkapital von 800 000 Franken — ursprünglich waren 600 000 vorgesehen — wurde mit 1,15 Mio Franken erheblich überzeichnet. Mit den Bauarbeiten konnte Mitte Mai begonnen werden, und bereits am 29. Dezember 1950 wurde der Verkehr aufgenommen. Die Bahn führt in zwei Sektionen von Oberdorf über den Nesselboden auf den Weissenstein. Horizontale Länge beider Teile 2339 m bei einem Höhenunterschied von 619 m. Die Stundenleistung beträgt 450 Personen. Die Baurechnung schloss mit Ausgaben von 1 219 513.45 Franken ab, also nicht mehr als bei früheren Projekten ebenfalls berechnet wurde. Die erste Jahresrechnung wies einen Überschuss von Fr. 182.67 auf, wobei aber fast 93 000 Franken für Abschreibungen und Reserven verbucht wurden.

Fahrpreise:

2- bis 4plätzig Reisekutsche des Hoteliers J. Gschwind		
(1856—1893 im Kurhaus)	Fr. 20.—
Eidg. Post (ab 1875)	Bergfahrt	Fr. 3.—
	Berg- und Talfahrt	Fr. 5.40
Sesselbahn 1951	Bergfahrt	Fr. 3.—
	Talfahrt	Fr. 2.—
	Berg- und Talfahrt	Fr. 4.—
1975	Berg- oder Talfahrt	Fr. 6.—
	Berg- und Talfahrt	Fr. 8.—

Beförderte Personen (Sesselbahn):

1951	217 031	1971	174 670
1961	144 541	1974	133 966

Literatur: Geschäftsberichte der Bergbahn Weissenstein. — Der Weissenstein bei Solothurn. Solothurn 1952. — Weissensteinbahn. Bericht des technischen Ausschusses an das Initiativkomitee. Burgdorf 1935. — PTT-Zeitschrift 1972, Nr. 5. — Solothurner Anzeiger und Solothurner Zeitung, verschiedene Jahrgänge.