

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde

Band: 40 (1978)

Heft: 12

Artikel: Die Anfänge des Eisenbahnwesens im Kanton Solothurn

Autor: Scheidegger, Christoph

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862250>

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

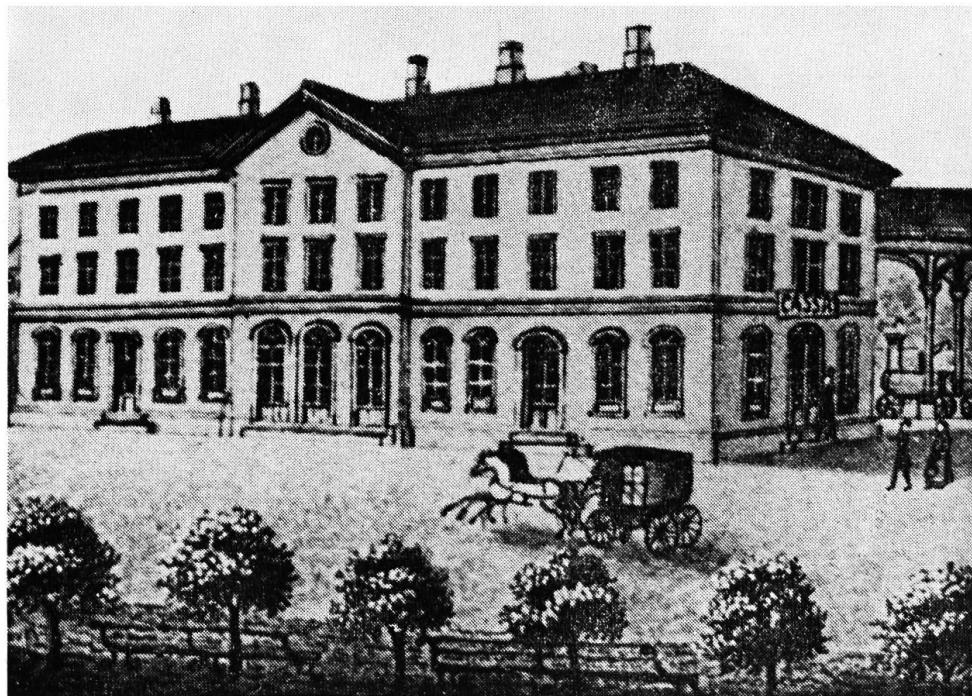
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 24.02.2026

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



Bahnhof Olten kurz nach der Eröffnung 1856.

Die Anfänge des Eisenbahnwesens im Kanton Solothurn

Von CHRISTOPH SCHEIDECKER

1. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Eisenbahnen

Industrialisierung und Ausbau der Verkehrswege sind zwei eng zusammenhängende Dinge. Das eine wurde zur Bedingung des anderen und umgekehrt. Ohne maschinelle Ausbeutung und Anwendung von Eisen, Kohle und Dampf wäre die Ausbreitung der Eisenbahnen unmöglich gewesen, und ohne die Eisenbahnen hätte sich eine Industrialisierung in grossem Ausmass wie dies im vergangenen Jahrhundert in Europa geschah, nicht durchführen lassen. «Steigerung der Produktion also», wie die nationalrätliche Eisenbahnkommission 1852 feststellte, «das ist die grosse Idee, welche durch die ganze Kulturgeschichte geht und mit absoluter Notwendigkeit die ganze gesellschaftliche Entwicklung beherrscht.»¹

Bis weit ins 18. Jhd. aber befanden sich die Strassen der Schweiz im allgemeinen in einem sehr schlechten Zustand. Es wurden deshalb nach Möglichkeit die vorhandenen Wasserwege für den Warentransport benutzt. Mehrere Produktion verlangte die Erschliessung entfernter Märkte und

schnellere Verschiebung der Waren, wozu die alten Transportmittel jedoch nicht im Stande waren. Um die Notwendigkeit der Eisenbahnen für die Industrialisierung anschaulicher zu machen, wollen wir im folgenden etwas näher auf die Funktion dieses Verkehrsmittels innerhalb der Volkswirtschaft eingehen.

In Bezug auf den *Markt* sah man Mitte des vergangenen Jahrhunderts den Vorteil der Eisenbahnen vor allem in den niederen Transportkosten. So schrieb Schmidlin:

«Betrachten wir ferner die Natur des Güterverkehrs, so sehen wir, dass jede Waare, was immer der Werth und die Masse derselben sei, einen gewissen Kreis des Absatzes hat. Und dieser Kreis erweitert sich, wenn die räumliche Entfernung verkürzt, oder wenn der Produktionspreis, in welchem die Transportkosten eben auch enthalten sind, vermindert wird. Kann eine Waare um dasselbe Geld doppelt so weit geführt werden, so verdoppelt sich auch der Radius des Absatzes, und das Absatzfeld ist viermal grösser; und kann eine Waare, wegen der Verminderung der Transportkosten wohlfeiler dargeboten werden, so sind mehr Leute im Stande dieselbe zu kaufen; das Absatzfeld wird also auch innerhalb der alten Grenzen ergiebiger.»³

Da die Lage auf den Märkten und die *Produktion* zusammenhängen, hatten die Eisenbahnen auch auf letztere einen bedeutenden Einfluss. Gelangten die Waren schneller auf den Markt und wurden somit rascher verkauft, so kam der Produzent auch eher wieder in den Besitz des Geldes, das er bei der Herstellung in die Waren investiert hatte. Folglich konnte auch umso früher wieder ein neuer Produktionsprozess eingeleitet werden, was die jährliche Herstellung von Waren erhöhte. (Dies gilt aber nur für jene Zeit, da das Kreditwesen noch nicht allgemein verbreitet war.) Zudem verminderte der schnellere Transport allfällige Engpässe in der Rohstofflieferung bei plötzlichem Anstieg der Nachfrage. Mit dem Bau der Eisenbahnen vermochten sich die Produzenten somit in kürzerer Zeit auf die veränderte Lage auf dem Markt einzustellen. Dieser volkswirtschaftliche Nutzen führte dazu, dass in den Reihen der Eisenbahnbefürworter im vergangenen Jahrhundert vorab Leute aus der aufstrebenden Industrie, dem Handel und den Banken zu finden sind.

2. Die ersten schweizerischen Projekte

a) Die Konkurrenz zwischen Zürich und Basel

In den 40er Jahren des 19. Jhds. näherten sich allmählich die ausländischen Eisenbahnen der schweizerischen Grenze. In Anlehnung an die früheren Verbindungen entwickelten sich die alten, wichtigeren Zollstationen auch zu Eisenbahnanschlüssen, so bei Genf, im Tessin und am Bodensee.

Einzig Koblenz, das früher wegen der Flussschiffahrt bedeutend war, büsstet seine Stellung ein. Mit dem Aufkommen von Eisen und Kohlen verschoben sich in dieser nord-östlichen Region die Hauptverkehrslinien. Basel wurde zum Einfallstor von Deutschland her.⁴ Diese Verschiebung war für den Kanton Solothurn und besonders für Olten von grosser Bedeutung.

Doch schon 1836 versuchte die Zürcher Handelskammer mittels eines Eisenbahnprojektes Basels Stellung streitig zu machen. Demzufolge strebte man eine Basel—Zürich-Linie an, wobei die Rheinstadt lediglich Durchgangsort und Zürich das Zentrum der schweizerischen Schienenwege hätten sein sollen. Verständlich, dass Basel an diesem Projekt kein Interesse zeigte; weniger einleuchtend dagegen erscheint seine generelle Passivität. Während vielerorts in der Ost- und Zentralschweiz ein geradezu fieberhaftes Planen ausbrach, stand Basel abseits. Solothurn seinerseits lag für eine Basel—Zürich-Eisenbahn geographisch zu ungünstig und war wirtschaftlich zu unbedeutend, als dass es eine eigene Eisenbahnpolitik hätte betreiben können. Hier richtete man sich entschieden nach Basel aus, von wo man zuerst eine auf solothurnisches Gebiet führende Bahnlinie erwartete.

Als in Zürich mittlerweile ein Plan entstand, wonach die früher projektierte Zürich—Basel-Bahn nunmehr bei Waldshut auf badischem Territorium hätte fortgesetzt werden sollen, drohte Basel die Umgehung. Nun erwachte man am Rhein, und es galt, dieser «unschweizerischen Lösung» entgegenzutreten und die eigenen Interessen zu wahren. Zu diesem Zweck kam es 1845 zur Gründung eines «Vorläufigen Vereins für Herstellung einer Eisenbahn ins Innere der Schweiz», welchem im Wesentlichen die vornehmsten baslerischen Handelshäuser angehörten. Getragen wurde diese Interessensgruppe von der Idee einer Basel—Olten-Stammlinie, welche sich später von der Aarestadt nach Osten, Süden und Westen verzweigen sollte. Nach Abschluss mehrerer günstiger Vorstudien konstituierte sich die Gesellschaft noch im selben Jahr als «Basel—Olten-Eisenbahnverein» und gelangte für den Bau der Bahn mit Konzessionsgesuchen an die betreffenden Kantone, so auch an Solothurn. Die grosse Bereitwilligkeit von Aargau, Bern und Solothurn ermutigte den Eisenbahnverein, eine Nebenlinie Olten—Biel zu projektieren.⁵ Somit fiel ein beträchtlicher Teil der geplanten Linien auf solothurnisches Territorium.

b) Solothurn und die Stammlinie

Dietschi berichtet, die Behörden des Kantons Solothurn hätten sich zum ersten Mal 1852 mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt.⁶ In Wirklichkeit jedoch reagierte man bereits 1845 auf die Vorschläge des «Basel—Olten-

Eisenbahnvereins». Am 24. September beschloss der Regierungsrat, dieser Gesellschaft die verlangte Einwilligung zu Vermessungen im Kanton zu erteilen.⁷ Noch im selben Jahr delegierte der Regierungsrat Landammann Munzinger und Regierungsrat Vigier zu Unterhandlungen mit dem «Eisenbahnverein». Als Resultat dieser Gespräche legten die beiden Abgeordneten im November dem Kantonsrat einen Entwurf der Grundbestimmungen über Konzession und Expropriation für den Bau der Bahn vor. Aus dem «Echo vom Jura» entnehmen wir, worum es dabei ging:

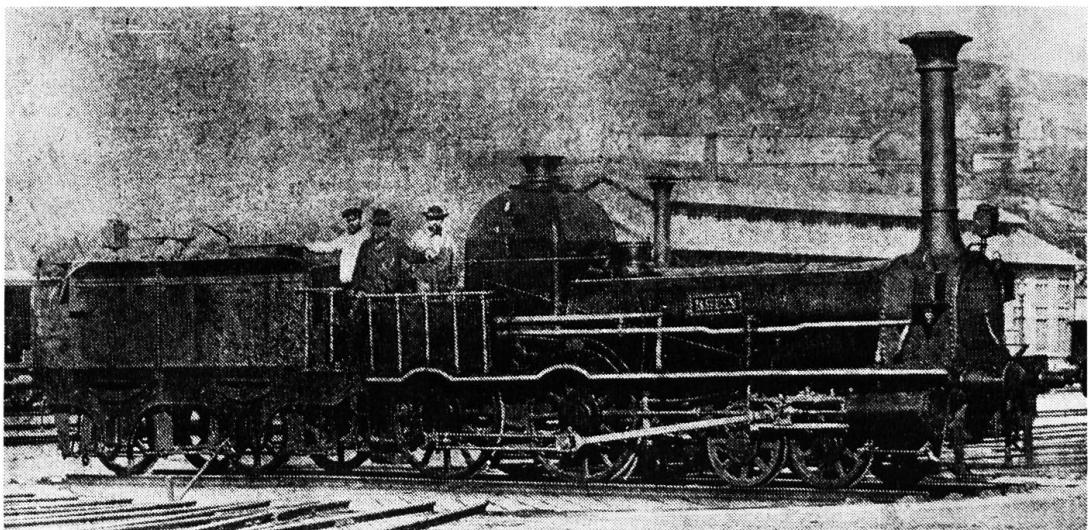
«Der Entwurf verlangt zu Gunsten der Gesellschaft von der hohen Regierung Genehmigung des Vorhabens, Aufnahme in Staatsschutz, Anwendbarkeit des Expropriationsgesetzes für das Unternehmen, Befreiung von Brücken- und Weggeldern und jeder akzeptionellen Abgabe, Erlaubnis zur Beförderung von Personen, Vieh, Waaren und Produkten aller Art, Ermächtigung zur Anlegung der nöthigen Brücken, Dämme, Durchgänge, Übergänge, Brunnenleitungen, Wasserzüge und Wege, wie es die Natur einer Eisenbahn erfordert, Konzession auf 75 Jahre, Vorzug vor anderen Unternehmungen zur Weiterführung und Verzweigung der Bahn, Ausschluss einer zweiten Konzession während 15 Jahren für die gleiche Richtung. Gesetzliche Bestimmungen zum Schutz der Bahn.

Die Gesellschaft anerbietet dagegen der Regierung folgende Verpflichtungen und Garantien:

Genehmigung der Bahnlinie; Niederlegung der Statuten ins Staatsarchiv; Herstellung aller Kommunikationen und Unterhalt aller errichteten Brücken; Verlegung der Strassen, wo dieselbe der Bahn wegen nothwendig wird; Erwählung eines Domizils im Hauptort des Kantons; Unterziehung unter die Gesetze des Kantons; unentgeldlicher Transport der Briefe, Valoren und Messagerie-Gegenstände von höchstens 1/8 Zentner Gewicht und eines Kondukteurs; Beeidigung der Angestellten durch die Regierung, Aufnahme von Reisenden und anderer Bahnunternehmungen; Aufstellung gleichmässiger öffentlicher Taxen, Weiterbeförderung der Truppen um die Hälfte der Taxe; Mittheilung der Rechnungen an die Regierung; Abtretung der Eisenbahn nach 75 Jahren an die Regierung gegen vollständig zu leistenden Ersatz des dannzumaligen wahren Werthes, den ein Schiedsgericht ausmitteln soll; zweimalige tägliche Kommunikation zwischen den 4 Endpunkten der Bahn; die Fahrtaxen sollen die Posttaxen nie erreichen; Ausübung der Polizei nach von der Regierung zu genehmigenden Reglementen; Angriff der Arbeiten während 3 Jahren bei Verlust der Konzession.»⁸

Der Kantonsrat genehmigte in seiner Sitzung vom 13. November 1845 diesen Entwurf.⁹

Dieser nunmehr in «Schweizerische Zentralbahn» umbenannte Eisenbahnverein erhielt sodann am 17. Februar 1846 von Solothurn definitiv die Konzession für die Stammlinie mit einer Vertragsdauer von acht Jahren.¹⁰ Solothurn unternahm diesen Schritt, ohne die Entschlüsse der anderen vom Bau der Bahn betroffenen Stände abzuwarten. Der Regierungsrat sei bei diesem Entscheid von der Ansicht ausgegangen, dass von Konferenzen der beteiligten Kantone wenig Gemeinsames zu erwarten sei.¹¹ Tatsächlich ver-



Die Lokomotive «Rhein I.» (zweiter Name: «Solothurn»).
Engerth-Lokomotive, zwischen 1854 und 1858 von der Maschinenfabrik Esslingen erstellt.

wehrte denn auch Baselland der Gesellschaft seine Zustimmung, solange die Bahn nicht in Birsfelden endete. Diese Streitigkeiten zwischen den beiden Basel verzögerten den Baubeginn derart, dass eine Errichtung der Stammelinie infolge des Sonderbundskrieges vorläufig nicht mehr möglich war.

c) Für und wider die Eisenbahnen

Nachfolgend wollen wir anhand einiger Zitate versuchen, einen Eindruck von der damaligen Stimmung in der Bevölkerung betreffend die Eisenbahnen zu vermitteln.

In *konservativen Kreisen* herrschte offensichtlich keine Einigkeit. In einem zweiteiligen Artikel im «Echo vom Jura» äusserte der anonyme Verfasser seine positive Einstellung dazu. Dabei versuchte er das neue Verkehrsmittel in einen grösseren Zusammenhang, das heisst in einen religiösen Rahmen zu stellen:

«Wie ich schon angedeutet: der Völkerhandel, die Schiffahrt und die Presse waren bisher die grossen Organe zum allgemeinsamen Verkehr der Menschheit unter sich und somit zur Verwirklichung des grossen Völkerbundes und zur gedeihlichen Ausbreitung des Reiches Gottes. (...) O so thun wir Schweizer sehr recht daran, wo immer der Errichtung der Schienenbahnen und Dampfbooten ein warmes Wort zu sprechen und nach Vermögen thätig zu sein, ... Thun wir also, so handeln wir in Übereinstimmung mit der göttlichen Vorsehung und befördern die Zwecke der Bildung und der Sittlichkeit, der wahren Aufklärung und des — Christenthums.»¹²

Völlig anders tönte es aus dem Ratssaal, wie das «Solothurner Blatt» zu berichten wusste:

«Ein junger Konservativer, der Gelehrtenbildung genossen, ging in seinem angeblichen Schrecken vor dem Eisenbahngespenst so weit, dass er sagte: «Auf den Eisenbahnen fahre der Kommunismus ins Land hinein; es wäre ein Glück für Republiken, wenn sie vom Weltverkehr abgeschnitten werden könnten; alle Eigenthümlichkeit werde durch die Eisenbahnen ruinirt; sie seien eine Mode der Zeit und charakterisiren den herrschenden Zeitgeist als einen Überall und Nirgends; eine neue Völkerwanderung werde entstehen und mit ihr die Zerstörung aller Kultur eintreten!»¹³

Oft ging es bei der Beurteilung von Nutzen und Schaden der Eisenbahnen auch um eindeutig materielle Interessen. Allen voran äusserten die Gastwirte ihre Bedenken wegen allfälliger Einbussen, da man befürchtete, dass die Fahrgäste lediglich von Stadt zu Stadt reisen, und kaum je einer in einem Wirtshaus in den kleineren dazwischenliegenden Orten Halt machen würde. «Da wurden alle Schoppen nachgerechnet, die weniger getrunken werden», referierte ein Landmann im Kantonsrat, «wenn die Reisenden so knall und fall durchs Land hindurch blitzen.»¹⁴

Unter *Liberalen* gab es eher weniger grundsätzliche Opposition in der Eisenbahnfrage, da man gegen das neue Verkehrsmittel ohnehin nichts unternehmen könne. «... man werde sich halt auch darein ergeben und daran richten müssen, ... Die Eisenbahn kehre sich nicht an Kantonsratsbeschlüsse, sondern sie gehe darüber weg.¹⁵ Das «Solothurner Blatt» zeigte sich dieser Neuerung gegenüber als aufgeschlossen. Während vielerorts im Kanton der Bau der Eisenbahnen noch umstritten war, setzte sich die liberale Presse bereits mit den verschiedenen Projekten auseinander und bemühte sich dabei, die solohturnischen Interessen zu wahren.

3. Der Bund und die Eisenbahnen

a) Die ersten Vorstösse nach 1848

Nach den Sonderbundswirren wurde in Artikel 21 der Bundesverfassung von 1848 die Basis für die zukünftigen Eisenbahnbestrebungen geschaffen. Obgleich darin das neue Verkehrsmittel nicht namentlich erwähnt wurde, liess man mit der Bestimmung über die Errichtung öffentlicher Werke die Möglichkeit dazu offen.¹⁶ Damit wäre der Weg zum Staatsbau der Bahnen geebnet gewesen. Doch es sollte anders kommen, wie wir noch sehen werden.

Anstoss zur Behandlung der Eisenbahnfrage im Bund gab eine Motion Eschers und dreizehn weiterer Nationalräte Ende 1849. Sowohl der National- als auch der Ständerat stimmten mit grosser Mehrheit dieser Motion zu, worauf es zur Bildung einer elfgliedrigen Eisenbahnkommission kam. Damit erhielt der Bundesrat zugleich den Auftrag unter Zuziehung unbeteiligter Ex-

perten, ein Gutachten über ein schweizerisches Eisenbahnnetz ausarbeiten zu lassen. Die Exekutive betraute die beiden englischen Ingenieure Robert Stephenson M. P. und Swinburne für die technischen Belange sowie Ingenieur Ziegler und Ratsherr Geigy für die finanziellen Fragen.

Der erste Entwurf eines Eisenbahngesetzes des Post- und Baudepartements, gestützt auf die Expertenberichte, sprach sich in klarer Weise für den Staatsbau aus. Infolge weiterer Gutachten blieb dieser Vorschlag jedoch unausgearbeitet.¹⁷ In einem zweiten Entwurf desselben Departements vom März 1851 kam erneut der Staatsbau zum Zug. In Abänderung zum ersten Vorschlag wurde aber in Anlehnung an das Gutachten von Stephenson die Strecke Yverdon—Solothurn zur Hauptlinie erklärt mit lediglich einer Seitenbahn nach Bern. Allerdings sollte dieser Schienenweg solange durch Wasserstrassen ersetzt werden, als das Bedürfnis die Erstellung der Eisenbahn nicht dringend erforderte. Gestützt auf diesen Entwurf baute der Bundesrat seine Botschaft vom 7. April 1851 auf, in der er sich ebenfalls für den Staatsbau aussprach.

Obschon die Presse die verschiedenen Gutachten und die Botschaft mit Zurückhaltung verbreitete, genügte jedoch deren auszugsweise Veröffentlichung, um die scheinbar gedämpften kantonalen Begehrlichkeiten erneut aufleben zu lassen. In den durch das vorgeschlagene schweizerische Eisenbahnnetz benachteiligten Regionen sprach man von «Zentralisationsfanatismus» und «staatlichen Eisenbahnen als Nationalunglück». Für sie lag das Heil im Privatbau.¹⁸

In Solothurn wurde die bundesrätliche Botschaft mit Genugtuung aufgenommen, da man hier ja an der projektierten Hauptlinie lag. Soweit die Eisenbahnbefürworter — die Gegner benützten diese Gelegenheit, um erneut auf die Nachteile im besonderen für die Landwirtschaft und das Gastgewerbe aufmerksam zu machen. Betreffend die Landwirtschaft wurde stets die Befürchtung geäussert, dass die Schweiz durch die Eisenbahn mit billigen Importprodukten überflutet werde. Das «Solothurner Blatt» dagegen bemühte sich vehement, solchen Ansichten entgegenzutreten und stellte diesen düsteren Aussichten die zu erwartende Steigerung der landwirtschaftlichen Exporte gegenüber. In einem eingesandten Artikel im «Echo vom Jura» widerlegte der Verfasser anhand des Viehhandels der Urkantone die Mutmassung, dass verbesserte Verkehrswägen selbsttätig auch erhöhte Exporte mitsichbrächten.¹⁹ Dies zeigt, dass die konservative und die liberale Presse in Solothurn nach wie vor verschiedene Standpunkte in der Eisenbahnfrage vertraten. Eine grundsätzliche Opposition gegen das neue Verkehrsmittel bestand somit auch noch zu Beginn des Bundesstaates im Kanton Solothurn.

Es wäre jedoch verfehlt, das «Echo vom Jura» als vehementen Gegner der Eisenbahnen bezeichnen zu wollen. Vielmehr nahm dieses Organ eine zurückhaltende Stellung ein, und es gelangten in ihm sowohl Befürworter als auch Gegner zu Worte.

b) Das Bundesgesetz vom 8. bzw. 28. Juli 1852

Am 10. April 1851 versammelte sich in Bern die nationalrätliche Eisenbahnkommission, um die bundesrätliche Botschaft und weitere Gutachten zu prüfen. Schon bald machte sich eine Entzweiung der Kommission in eine den Privatbau bevorzugende Minorität und eine für Staatsbahnen eintretende Majorität bemerkbar.

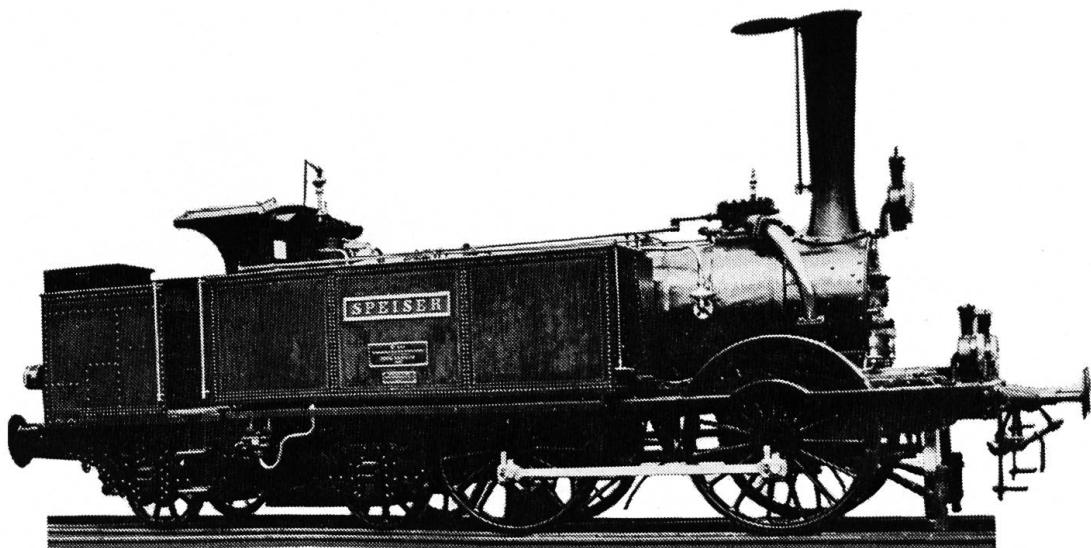
Unter dem Einfluss des Manchestertums wandte sich die *Minorität* gegen eine willkürliche Ausdehnung der Regierungsgewalt. Als obersten staatswirtschaftlichen Grundsatz demokratischer Republiken bezeichneten die Anhänger der Privatbahnen die ungehemmte Tätigkeit der Privatwirtschaft. Bei Fällen von Missbräuchen stehe es immer noch dem Staate zu, diese zu be-seitigen.²⁰

Demgegenüber sah die *Majorität* gerade beim privaten Bahnbau solche Auswüchse staatlich sanktioniert:

«Schon die Thatsache, dass für Eisenbahnunternehmungen allüberall Staatskonzessionen erlangt werden müssen, deutet darauf hin, dass von freier Konkurrenz hier kaum gesprochen werden kann, und fassen wir die Verhältnisse selbst näher ins Auge, so überzeugen wir uns, dass im Eisenbahnwesen «freie Konkurrenz» eine hohle Phrase ist, um Gutmütige und Leichtgläubige zu bethören.

In der Regel wird schon im Pflichtenheft einer Eisenbahngesellschaft die Bedingung statuiert, dass keine Konkurrenzbahnen erstellt werden dürfen. Von freier Konkurrenz kann in solchem Falle nicht die Rede sein, im Gegentheil wird hier auf dem Wege des Vertrages ein Monopol geschaffen.»²¹

Wie weit solch ideologische Überlegungen ökonomischen Gehaltes bei der Frage «Staats- oder Privatbau» entscheidend waren, ist schwer zu beurteilen. Für welche Betriebsform sich die eidgenössischen Räte letztlich entschieden, hing bei manchen vom kantonalen Egoismus ab. Alleine schon die zahlreichen Abänderungsvorschläge betreffend die Linienführung, welche zu Beginn der Beratungen in der Eisenbahnkommission vorgebracht wurden, zeigen dies unmissverständlich. Die wohl bedeutendste Änderung erfuhr die West-Ost-Transversale. Entgegen dem zweiten bundesrätlichen Entwurf sollte beim Projekt der Majorität die Hauptlinie von Yverdon nicht über Solothurn, sondern über Bern—Burgdorf nach Olten führen. Dies wurde wie folgt begründet:



Die Lokomotive «Speiser», erstellt 1858/59 von der Maschinenfabrik Esslingen.

«Allerdings wird die Stadt Solothurn von der Hauptbahn berührt und sie würde, wir sind es überzeugt, das ihrige zur Belebung der Bahn beitragen, allein eine wesentliche kommerzielle oder industrielle Bedeutung hat die Stadt Solothurn nicht und wir glauben ihrer Stellung alle gebührende Rechnung zu tragen, wenn wir für sie die Möglichkeit eröffnen, sich, (...), mittelst einer Zweigbahn mit der von Osten nach Westen führenden Hauptbahn in Verbindung zu setzen.»²²

Der Bericht der Majorität der Eisenbahnkommission löste vor allem in liberalen Kreisen im oberen Kantonsteil heftige Reaktionen aus. Das «Solothurner Blatt» befasste sich mehrere Wochen damit. Um die damalige Niedergeschlagenheit wiedergeben zu können, lassen wir einige Ausschnitte folgen. Unter dem Titel «Solothurn, der eidgenössische Pechvogel» schrieb das Blatt:

«Jeder von uns hat schon von unglücklichen Menschenkindern gehört, die zum Missgeschick geboren sind; lassen sie eine Butterschnitte fallen, so fällt sie ihnen gewiss auf die bestrichene Seite, wirft Jemand heimlich etwas Unreines aus dem Fenster, so gehen sie gewiss gerade unten vorbei; wollen sie mit der Post verreisen, so sind gewiss alle Plätze besetzt, und in der Lotterie haben sie gewiss immer die Nummer, die zunächst auf jene folgt, welche das grosse Loos gewann. Man nennt diese Leute Unsterne, Pechvögel, und bedauert sie um so mehr, weil sie im gewöhnlichen Leben harmlose, gutmütige Leute sind. Der eidgenössische Pechvogel oder Unstern, der immer zu spät kommt oder immer überflüssig ist, sind wir Solothurner. (...) Jetzt haben wir das Resultat der Berathungen der Eisenbahn-Commission vor uns. Es lautet kurz: *Solothurn ist wieder abgeschnitten.*»²³

Die Sache wurde für eine wahre Lebensfrage für den Kanton mit schweren finanziellen und nationalökonomischen Folgen gehalten. Bereits begann man in dieser Hinsicht ein düsteres Bild der Zukunft zu malen:

«Geht dieses Projekt durch, so ist der ganze Theil des Kantons von Olten aufwärts ausserhalb der Eisenbahlinie. Sämtliche Herren Gastgeber und andere Leute, die von den Fremden leben, können getrost ihre Häuser zumachen; denn Keiner, der von Basel her in die Schweiz will, wird mehr den Kanton Solothurn betreten; während ferner die jenseits der Aare wohnenden Kornbauern ihr Getreide wohlfeil und schnell auf die Märkte von Bern und Basel werfen können, werden sich die unsfern begnügen müssen, auf ihren breitspurigen Wagen sitzend, zuzusehen, wie schnell so eine Lokomotive dahin braust.»²⁴

In einem weiteren Artikel folgten schwere Vorwürfe an die Eisenbahnkommission und deren kantonale Zusammensetzung. So hätten St. Gallen und Thurgau ihre Interessen wahrzunehmen vermocht, während Solothurn ohne Vertreter in diesem Gremium beiseite geschoben wurde. Aber auch politische Folgen befürchtete man. Einmal mehr seien die kleinen Kantone benachteiligt worden, und man dürfe behaupten, dass die Freunde der neuen Bundeseinrichtung in den letzten Jahren eher ab- als zugenommen hätten. Es sei daher sehr unklug, gerade jene Kantone, welche bis jetzt den neuen Bund unterstützt hätten (so auch Solothurn), vor den Kopf zu stossen.²⁵ Der Anschluss Solothurns lediglich mittels einer Zweigbahn an die Hauptlinie habe wie der bitterste Hohn, den man uns je ins Gesicht geworfen, geklungen.²⁶ Deshalb wüssten die solothurnischen Abgeordneten wohl, wie sie in Bern zu stimmen hätten.

Tatsächlich votierten denn auch am 8. Juli 1852 unter Namensaufrufung die solothurnischen Nationalräte Brunner, Pflüger, Ringier und Trog ausnahmslos gegen das Gutachten der Majorität und somit für den Privatbau der Bahnen.²⁷ Dahinter stand die Berechnung, dass mit dem Privatbau sich bestimmt eine Gesellschaft finden liesse, welche eine Linie Olten—Solothurn—Biel bauen würde. Man dachte dabei an die ehemalige Zentralbahn-Gesellschaft in Basel.

4. Die erste Eisenbahn im Kanton Solothurn

a) Die Neugründung der Zentralbahn-Gesellschaft

Noch am selben Tag, als der Ständerat am 28. Juli 1852 sich ebenfalls für den Privatbau aussprach, berichtete Oberst Stehlin, Ständerat von Basel-Stadt in einem Schreiben an seinen Bruder, dass die an einer Stammlinie interessierten Kantone erwartungsvoll nach Basel blickten: «Die hier befindlichen Repräsentanten von Solothurn, Aargau, Luzern, Baselland meinten,

es möchte an der Zeit sein mit Basel-Stadt in Conferenz vorläufig weitere Schritte zu besprechen, und Aargau möchte keine Concession für eine Waldshuter-Bahn an Zürich ertheilen, wenn irgendwie Aussicht vorhanden sei, dass Basel sich an die Spitze der Oltener-Bahn stellen werden.»²⁸

Bald einmal hatten diese Bemühungen Erfolg, indem am 26. August die «Neue Gründungsgesellschaft für das Unternehmen der schweizerischen Centralbahn» ins Leben gerufen wurde. Aufgabe dieser Gesellschaft war es, eine Eisenbahnverbindung von Basel nach Olten und von hier ostwärts bis Baden, südwärts bis Luzern und westwärts bis Solothurn und Bern herzustellen. Im provisorischen Verwaltungsrat von zwölf Mitgliedern sass auch ein Solothurner, der Nationalrat J. Trog von Olten.²⁹

Dem provisorischen Verwaltungsrat lag nun ob, die Angelegenheit nach allen Richtungen hin zu prüfen und das Nötige zu veranlassen, insbesondere die technischen Untersuchungen anzurufen, die Unterhandlungen für die Geldbeschaffung einzuleiten und mit Konzessionsgesuchen an die beteiligten Kantone zu gelangen. Für die Finanzen wandte man sich an baslerische Bankhäuser und speziell an den Finanzplatz Paris, da befürchtet wurde, dass ein Aktienkapital in der Höhe von 36 Millionen Franken in der Schweiz nicht aufzutreiben sei. Als Gründungstag der Zentralbahngesellschaft wurde der 29. Dezember 1852 festgelegt, der Tag, an dem das Gesellschaftskapital durch Aktienzeichnung gedeckt war.³⁰

b) Die solothurnische Konzession

Mittlerweile erteilten nach und nach die beteiligten Kantone ihre Konzessionen an die Zentralbahngesellschaft. Allein mit dem Kanton Solothurn gab es diesbezüglich erhebliche Schwierigkeiten. Speiser teilt darüber folgendes mit:

«Die Solothurner», so lautet ein Brief vom 7. September, «wollen, dass die Bahn in Solothurn ende und die Aare schiffbar gemacht werde, damit sie zum Umladeplatz werden, verwahren sich aber zugleich gegen eine Zweigbahn!!...»³¹ »

In Solothurn hoffte man immer noch auf die Durchführung des Stephen'schen Projekts, wobei vor allem auf eine direkte linksufrige Aarelinie von Olten nach Solothurn grosser Wert gelegt wurde. Bereits hatten Verhandlungen zwischen Delegierten der Regierung und der Zentralbahn am 19. Oktober zum Abschluss eines Vertrages geführt, als eine englische Gesellschaft das Begehren um eine Konzession für die Strecke Genf—Lausanne—Payerne—Murten—Solothurn mit Fortsetzung nach Olten auf dem linken Aareufer stellte. In Solothurn schöpfte man wieder Hoffnung. Die Regierung

beantragte beim Kantonsrat, die Linie Solothurn—Olten—Aarau der englischen Gesellschaft und nur Olten—Hauenstein an die Zentralbahn zu vergeben. Der Baslergesellschaft gelang es aber, die Engländer von ihrem Vorhaben abzubringen, womit Solothurn zum Nachgeben gezwungen wurde. So erteilte dann der Kantonsrat am 17. Dezember 1852 der Zentralbahn die Konzession für Hauenstein—Aarburg, Olten—Wöschnau und Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel.

Auffallend an dieser Konzessionsakte sind die ausgedehnten staatlichen Vorschriften, die der Zentralbahn auferlegt wurden. Diese erstrecken sich auf die verschiedensten Gebiete. So befasste sich z. B. Artikel 19 mit dem Maximum der Tarife. Für Personen lag die Höchstgrenze bei 50 Cts. per Stunde erster, 35 Cts. zweiter und 25 Cts. dritter Klasse. Für Waren wurden vier Klassen aufgestellt, wobei die höchste Taxe nicht über 4 Cts., die niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ Cts. per Stunde und Zentner betragen durfte. Zudem hatte die Gesellschaft Ermässigungen bei Hin- und Rückfahrt sowie bei Abonnementen zu gewähren. Entgegen früheren Entwürfen aus demselben Jahr wurden allerdings die Bestimmungen fallengelassen, wonach sich die Zentralbahn verpflichtet hätte, je nach Ertragslage die Taxen zu senken. In Artikel 36 und folgende ist die Rede vom Rückkaufsrecht des Bundes. Demnach wurde der Eidgenossenschaft ermöglicht, die Bahnen mit Ablauf des 30sten, 45sten, 60sten, 75sten, 90sten und 99sten Jahres zu erwerben, was um die Jahrhundertwende auch tatsächlich Anwendung fand.³²

c) Die erste Eisenbahn: Wöschnau—Olten—Emmenbrücke

Der eigentliche Bau der Zentralbahn begann im Juli 1853 mit der Stammelinie Basel—Olten. Bald schon geriet aber die Gesellschaft aus verschiedenen Gründen in eine Finanzkrise, so dass die Sanierung des Unternehmens das Aktienkapital bei einer Bauverpflichtung von 48 auf $14\frac{1}{2}$ Millionen Franken herabsinken liess. Die Folgen davon äusserten sich unter anderem in einer Verzögerung der Bautätigkeit. Die Bauausgaben betrugen für die Jahre 1853 und 1854 zusammen lediglich $6\frac{1}{2}$ Millionen Franken, während dieselben nach der Krise 1855 auf $12\frac{1}{2}$ und 1856 sogar auf 19 Millionen Franken anstiegen.³³ Im Frühjahr 1855 waren alle Baulose für die Unterbauarbeiten auf den Strecken Basel—Olten—Schönenwerd und Aarburg—Emmenbrücke vergeben. Da sich nun die Gesellschaft von ihrer Krise erholt hatte, trieb man die Arbeiten im Akkord voran. Am 9. Juni 1856 konnte mit der Strecke Aarau (bzw. Wöschnau)—Olten—Emmenbrücke die erste Eisenbahn auf solothurnischem Gebiet dem Verkehr übergeben werden.

Schweizerische Centralbahn.



Fahrtenplan für die Strecke Aarau - Olten - Emmenbrücke (Lucern) vom 9. bis 30. Juni 1856.

von Aarau nach Olten und Emmenbrücke (Lucern)				von Emmenbrücke (Lucern) nach Olten und Aarau			
Gemischter Zug.	Personen Zug.	Personen Zug.	Gemischter Zug.	Personen Zug.	Personen Zug.	Personen Zug.	Gemischter Zug.
I.	III.	V.	VII.	II.	IV.	VI.	VIII.
Vormittag	Vormittag	Nachmittag	Nacht	Vormittag	Vormittag	Nachmittag	Nacht
Aarau, Abgang	— — 9. —	5. 29.	8. 50.	Emmenbrücke, Abgang	5. 23.	10. 37.	5. 20.
Olten, Ankunft	— — 9. 26.	5. 55.	9. 19.	Olten, Ankunft	7. 18.	12. 43.	7. 15.
Olten, Abgang	8. — 9. 40.	6. —	— —	Olten, Abgang	7. 23.	12. 53.	— —
Emmenbrücke, Ankunft	8. 6. 11. 35.	7. 55.	— —	Aarau, Ankunft	7. 49.	1. 22.	8. 36.

Direktoriun der schweizerischen Centralbahn.

Der erste Oltner Fahrplan (Ausschnitt), erschienen am 5. Juni 1856
im «Oltner Wochenblatt».

Quellen- und Literaturverzeichnis

Quellen

ungedruckt:

— Staatsarchiv Solothurn: Ratsmanuale 1845/46

gedruckt:

Zentralbibliothek Solothurn:

- Entwurf eines Concessions-Actes für Eisenbahnen im Kanton Solothurn mit Anträgen der Commission des Kantons-Rathes. Solothurn, 31. 5. 1852
- Entwurf eines Concessions-Actes für Eisenbahnen im Kanton Solothurn. Solothurn, 14./15. 10. 1852
- Entwurf eines Concessions-Actes für Eisenbahnen im Kanton Solothurn. Solothurn, 19. 11. 1852
- Concessions-Act für Eisenbahnen im Kanton Solothurn, Solothurn 17. Dez. 1852

andere Bibliotheken:

- Bericht der vom Bundesrat einberufenen Experten, Herrn R. Stephenson, M. P. und H. Swinburne, über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern, 1850
- Botschaft des Schweizerischen Bundesrates an die h. Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft betreffend Erstellung von Eisenbahnen vom 7. April 1851
- Schweizerische Eisenbahnen. Bericht und Anträge der Majorität der nationalrätslichen Kommission. Bern, Mai 1852
- Bundesverfassung 1848

Zeitungen

- Echo vom Jura, 1845/46, 1851/52
zit.: Echo vom Jura
- Solothurner Blatt, 1845/46, 1851/52
zit.: Sol. Bl.

Literatur

- *Bächtold, Hermann.* Die Entstehung des Stammnetzes der schweizerischen Eisenbahnen. Basel, 1914. — Zit.: *Bächtold*, Eisenbahnen
- *Dietschi, Hugo.* Olten — 75 Jahre Eisenbahnstadt. Olten, 1931. — Zit.: *Dietschi*, Eisenbahnstadt
- *Gubler, Ferd.* Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833—1852. Zürich, 1916. — Zit.: *Gubler*, Eisenbahnpolitik
- *Leupold, Rud.* Mittheilungen über die Gründung der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft. Basel, 1901. — Zit.: *Leupold*, Centralbahn
- *Schmidlin, Wilhelm.* Der Einfluss der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der nicht industriellen Theile der Schweiz. Basel, 1851. — Zit.: *Schmidlin*, Einfluss der Eisenbahnen
- *Speiser, W.* Mittheilungen über die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der Schweizerischen Centralbahn. Basel, 1887. — Zit.: *Speiser*, Mittheilungen
- *Sulser, Hans-Ulrich.* Die Eisenbahnentwicklung im Schweizerisch-französischen Jura. Basel, 1962. Zit.: *Sulser*, Eisenbahnentwicklung

Anmerkungen

¹ Bericht der Majorität, S. 10. — ² *Sulser*, Eisenbahnentwicklung, S. 35. — ³ *Schmidlin*, Einfluss der Eisenbahnen, S. 29. — ⁴ *Bächtold*, Eisenbahnen, S. 7. — ⁵ *Gubler*, Eisenbahnpolitik, S. 216/17. — ⁶ *Dietschi*, Eisenbahnstadt, S. 4. — ⁷ St. A. Sol., Ratsmanual, 24. 9. 1845, S. 734. — ⁸ Echo vom Jura, 15. 11. 1845 Nr. 92. — ⁹ St. A. Sol., Ratsmanual, 20. 11. 1845, S. 914. — ¹⁰ *Speiser*, Mittheilungen, S. 30; St. A. Sol., Ratsmanual, 18. 2. 1846, S. 208, hier wird als Datum der 14. Februar genannt. Offensichtlich handelt es sich bei Speisers Angabe um das Datum der Benachrichtigung der Zentralbahn. — ¹¹ Sol. Bl., 11. 2. 1846 Nr. 12. — ¹² Echo vom Jura, 5. 7. 1845 Nr. 54. — ¹³ bis ¹⁵ Sol. Bl., 22. 11. 1845 Nr. 94. — ¹⁶ Bundesverfassung 1848. — ¹⁷ *Gubler*, Eisenbahnpolitik, S. 284 bis 286. — ¹⁸ do. S. 303/304. — ¹⁹ Echo vom Jura, 21. 5. 1851 Nr. 41. — ²⁰ *Gubler*, Eisenbahnpolitik, S. 345. — ²¹ Bericht der Majorität, S. 42/43. — ²² do. S. 120. — ²³ und ²⁴ Sol. Bl., 17. 3. 1852 Nr. 22. — ²⁵ Sol. Bl., 20. 3. 1852 Nr. 23. — ²⁶ Sol. Bl., 24. 3. 1852 Nr. 24. — ²⁷ *Gubler*, Eisenbahnpolitik, S. 350. — ²⁸ *Speiser*, Mittheilungen, S. 35. — ²⁹ *Leupold*, Centralbahn, S. 5. — ³⁰ *Speiser*, Mittheilungen, S. 75. — ³¹ do. S. 49. — ³² Concessions-Act vom 17. 12. 1852. — ³³ *Leupold*, Centralbahn, S. 28.

Fotos: Diese sind mit gütiger Erlaubnis von Dr. Urs Wiesli seinem Buch «100 Jahre Eisenbahnstadt Olten» (Olten 1956) entnommen worden.