

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 19 (1976)

Artikel: 100 Jahr Gäubahn

Autor: Flatt, Karl H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071868>

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: 15.01.2026

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

100 JAHRE GÄUBAHN

KARL H. FLATT

Es war Sonntag, der 3. Dezember 1876, als ein Festzug von Lyss über Solothurn die Gäste zur Eröffnungsfeier der Gäubahn nach Olten führte. Welche Hindernisse und Kämpfe bei der Verwirklichung dieser Bahnlinie zu bestehen waren, wollen die folgenden Seiten aufzeigen. Fortsetzung und Schluss der Arbeit werden im Jahrbuch 1977 erscheinen.

Erste Eisenbahnen

Angesichts zahlreicher Bedenken kam die Schweiz verhältnismässig spät zu Eisenbahnen: erster Anschluss vom Ausland her 1844; 1847 die Spanisch-Brötlbahn von Baden nach Zürich. Erst der neue Bundesstaat nahm sich dann der Eisenbahnfrage ernsthaft an, indem die Bundesversammlung den Bundesrat am 18. Dezember 1849 beauftragte, einen Plan vorzulegen. Diese Aufgabe wurde den englischen Ingenieuren Robert Stephenson und Henry Swinburne übertragen.¹

Noch 1852 stellt ein Beobachter fest: «Der *Kanton Bern* stand bis jetzt der Eisenbahnfrage wenig geneigt, ja wir möchten fast sagen grollend gegenüber.» Alt Schultheiss Fischer meinte gar: «... die Eisenbahnen (sind) die Einrichtungen, durch welche mit der Zeit die Unabhängigkeit der kleinen Staaten mittelst der Lokomotive zum Land hinausgeführt (wird).»² Dies hinderte die *Zürcher- und Basler Finanzmächte* nicht, die Initiative zu ergreifen, umso mehr als sich Alfred Escher 1852 mit der Konzeption des Privatbaus gegen die Idee des Staatsbaus von Jakob Stämpfli durchsetzte.

Auch in Solothurn stand man dem Bahnbau schon früh aufgeschlossen gegenüber.³ So erteilte die Regierung bereits 1845 einer Basler Gesellschaft die Konzession für eine Hauensteinbahn Basel—Olten mit Fortsetzung auf dem linken Aareufer nach Solothurn. Das Projekt Merian scheiterte aber am Einspruch von Bern und Baselland. Stephenson nahm diese Pläne wieder auf und forderte ebenfalls die Fortsetzung «westwärts in gerade Linie der Aare ent-

lang nach Solothurn»; nicht verwunderlich, denn Ingenieur Merian war sein Begleiter!*

Der Bundesrat sah immerhin eine Zweigbahn von Lyss nach Bern vor, wogegen die nationalrätsliche Kommission für eine direkte Verbindung Olten—Bern eintrat, wie sie 1852 auch das Gutachten des Württembergers Karl Etzel verlangte.⁴

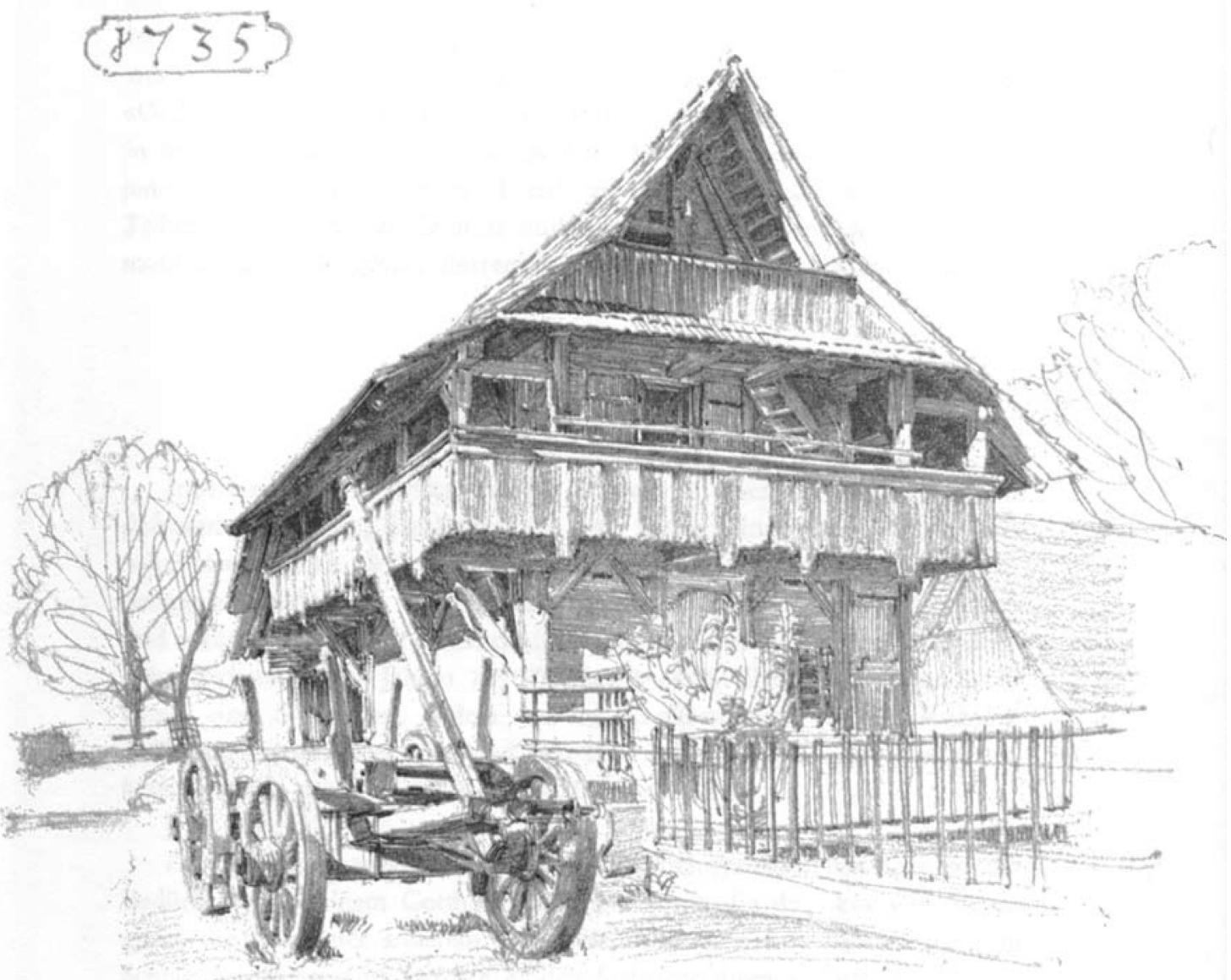
Bereits am 7. Juni hatte der Solothurner Kantonsrat mit 49 gegen 33 Stimmen dem Frauenfelder Ingenieur Jakob Sulzberger die Konzession für eine Bahnlinie Solothurn—Olten auf dem rechten Aareufer erteilt. Dieser konnte aber die erforderliche Kautions nicht leisten. Auch die englische Gesellschaft Fox-Henderson (Westbahngesellschaft) musste im Dezember auf eine Konzession für die Linie Murten—Solothurn—Olten verzichten.³

Solothurn hatte ihr diese zwar am 30. November zugesagt und der SCB (Schweiz. Centralbahn) für die Konzession einer Hauensteinbahn die Auflage gemacht, Bern zur Bewilligung für den Transit durch das Bipperamt zu nötigen. Aber schon am 2. Dezember schlug Bern in einer Konvention mit den Westschweizerkantonen Solothurn und die Westbahn aus dem Feld. SCB-Direktor Speiser triumphierte: «Nach menschlichem Ermessen muss Solothurn zwischen zwei Stühle zu sitzen kommen. Uns hat es der Pflicht entheben, eben eine Linie Herzogenbuchsee—Solothurn zu bauen, und die Westbahn wird eine Linie nicht bauen können und nicht bauen wollen.» Nur Berns Vermittlung rettete den Anschluss Herzogenbuchsee—Solothurn.⁵

So blieb die *Schweiz. Centralbahn mit Sitz in Basel* schliesslich Siegerin, nachdem sich die Stadt Olten allein für die Hauensteinbahn einzusetzte — Gerichtspräsident Johann Trog⁶ trat 1853 ins Direktorium dieser Bahn ein. Bern soll für die Linienführung Olten—Herzogenbuchsee der SCB den Vorschuss einer Million versprochen haben. Verhängnisvoll für die Zukunft wirkte sich aber die bernische Verpflichtung aus, bis 1882 keine Bahn zwischen Jura und der neuen SCB-Linie zu konzessionieren oder zu bauen. Auch aus andern Gründen geriet Bern bald mit der SCB in Streit und liess sich davon in seiner Eisenbahnpolitik über Jahrzehnte bestimmen.⁷

Das Jahr 1857 brachte die *Eröffnung der neuen Bahnstrecken*: am 16. März Olten—Herzogenbuchsee, am 16. Mai/1. Juni bis Solothurn—Biel, am

* Die Aareschiffahrt sollte ab Solothurn die Weiterfahrt nach Westen gewährleisten. Sie wurde 1854—57 auch betrieben; hingegen fand der Plan zum Schiffstransport der Eisenbahnzüge keine Verwirklichung.



Zeichnung Carl Rechsteiner

16. Juni bis Bern. Olten, und fürs erste auch Solothum, konnten befriedigt sein. Gäu aber und Bipperamt sahen sich für Jahrzehnte um einen Bahnan schluss geprellt. Ein Betrachter in Wangen an der Aare hält 1867 fest: «Oede und traurig schauen die verwaisten Lagerhäuser und die Schiff länti in den Spiegel der vorbeifliessenden Aare. Die Wirtsleute haben nicht mehr jene zahlreichen Knechte und Pferde zu beherbergen und den schuldigen Tribut einzuziehen. Die Strassen sind und bleiben tot, denn auch die Locomotiven rasseln in grosser Entfernung von dem stillen Städtchen vorbei.»⁸

Das Gäubahn-Komitee

Innert rund zehn Jahren war die Schweiz zu einem ansehnlichen *Eisenbahnnetz* gekommen, das Ende 1865 eine Betriebslänge von 1336 km aufwies, obwohl man 1852 nur mit 650—750 km gerechnet hatte. Die Eisenbahngesellschaften, z.T. von ausländischem Kapital abhängig, florierten und schütteten vor 1870 durchschnittlich 4,4% Dividende aus, die Nordostbahn Eschers in den Jahren 1870/75 gar 8—9%. Bern als einziger Stand besass eine Staatsbahn, indem es die Konkursmasse der Ostwestbahn («Owetschbahn») übernahm und sich 1867 mit 18 Mio an den Jurabahnen beteiligte, die grosse Einkünfte abwarfen.

Die *Hochkonjunktur* im Gefolge des deutsch-französischen Krieges, das Bedürfnis nach einem Gottharddurchstich, sowie die demokratische Bewegung, die sich unter anderem gegen die altliberalen Eisenbahnbarone vom Schlag Eschers wandte, weckte in den Siebzigerjahren erneutes Eisenbahn fieber, das zu unerfreulichen Exzessen führte und — in der Folge des Wiener Bankkrachs von 1873, der zwei Jahre später auch in der Schweiz vom Konjunkturabfall gefolgt wurde — ein böses Erwachen zeitigte.¹

Als der Kanton Solothurn 1864/65 der Gotthardkonvention beitrat und eine namhafte Subvention sprach, wurde zugleich ein Antrag erheblich erklärt, die Frage einer Gäubahn untersuchen zu lassen. Anlässlich einer *Ver sammlung des landwirtschaftlichen Vereins Gäu* am 6. Januar 1869 in Oberbuchsiten griff Regierungsrat Bonaventura Baumgartner (1822—1884, RR 1861—73, 1875—84) den Gedanken auf, und man beschloss, den ehemaligen Kantonsingenieur und jetzigen *Baudirektor Hermann Dietler* (1839—

1924)⁹ mit den erforderlichen Berechnungen zu beauftragen. Bereits am 24. April 1870 konnte Regierungsrat Dietler in einem Vortrag (1) vor dem landwirtschaftlichen Verein Olten-Gösgen in Hägendorf Pläne und Berechnungen vorlegen. An der Tagung nahm auch alt Nationalrat J. R. Vogel (1810—91) aus Wangen a. Aare teil. Zusammen mit Dietler und Kantonsrat Th. Brosi erhielt er den Auftrag, die interessierten solothurnischen und bernischen Gemeinden zu einer Orientierungsversammlung auf den 25. Mai nach Oensingen zu berufen. Der Einladung (2) wurde der gedruckte Vortrag Dietlers, ein Statutenentwurf (3) für eine Initiativgesellschaft und Zeichnungsscheine (4) für Gründungsaktien (mind. 600 zu Fr. 5.—) beigelegt.

Von den 1331 Gründungsaktien übernahmen: Solothurn 325, Wangen 167, Niederbipp 106 (wovon Dürrmühle 21), Olten 103, Oberbipp 87, Attiswil 85, Balsthal 76, Wiedlisbach 72. Den Kontokorrent führte die Bank Gebrüder Vigier in Solothurn.

Die Versammlung wurde zum vollen Erfolg und musste vom «Rössli» in die Kirche verlegt werden. Die Statuten fanden Genehmigung, und als Vollzugsorgan wurde ein *Komitee von 21 Mitgliedern* gewählt, wovon 5 Oltner, 3 Balsthaler, je ein Vertreter von Hägendorf, Ober- und Niederbuchsiten, Fabrikant Jaisli und Dr. med. Reber von Niederbipp, Artillerie-Hauptmann Mägli aus Wiedlisbach, Fabrikant Rudolf Rikli, Stabsmajor Adolf Roth und Grossrat J. R. Vogel von Wangen, dazu vier Persönlichkeiten aus Solothurn. Dietler als Seele des Unternehmens bot sich als Präsident an. Landammann Vigier dankte und «beglückwünschte die projektierte Eisenbahnunternehmung mit feurigen Worten»; alt Nationalrat Vogel dankte seinerseits «mit kräftigen Worten» im Namen der bernischen Nachbarschaft.

Das Komitee wählte an einer ersten Sitzung (5), am 13. Juni im «Löwen» zu Dürrmühle, Vogel zum Vizepräsidenten, Bankier Wilhelm Vigier (1839—1908, nicht zu verwechseln mit seinem Onkel, dem gleichnamigen Solothurner Regierungsrat) zum Kassier und den Solothurner Kantonsingenieur Otto Hartmann zum Aktuar. Ferner bestellte es 21 Ersatzmänner, u.a. Pfarrer Zimmermann von Oberbipp, Bierbrauer Hubler aus Attiswil, Tabakfabrikant Kellerhals und Vizepräsident Reber aus Niederbipp, Hauptmann Alfred Roth und Amtsschreiber Schneeberger aus Wangen.

Der technischen Sektion gehörten u.a. die Ingenieure Dietler und Roth an, der Finanzkommission die Herren Vigier, Trog, Vogel, Mägli und Reber, der Sektion für Handel und Verkehr die Fabrikanten Rikli, Jaisli und Tuginer, sowie Nationalrat von Arx, Olten (1817—75).¹⁰

Die Ausführungen Dietlers

Dietler, der Ende 1871 als solothurnischer Baudirektor zurücktrat, um als Sektionsingenieur u.a. der Jura—Bern-Bahn zu dienen, hatte sich im April 1870 zuerst zur *allgemeinen Sachlage* geäussert (1): die Bauern des Gaus hätten sich verrechnet, als sie in der Eisenbahn bloss eine unerwünschte Konkurrenz und Sache der Städte sahen. Wo vorher vom blühenden Strassen- und Aare-transit Landwirtschaft, Kleingewerbe und Wirte profitiert hätten, sei nun Verarmung eingetreten. Nicht nur die Städte würden von einer Gäubahn Nutzen ziehen, sondern diese würde den bestehenden Industrien von Wangen, Klus, Balsthal, Mümliswil, Oensingen, den Mahlwerken an der Dünnern, ferner dem Absatz von Holz, Steinen, Vieh und Milchprodukten dienen. — Der zweite Punkt seiner Betrachtung, nämlich die *Linienführung*, sollte in der Zukunft noch zu viel Streit führen, sei es dass die Bahn von Niederbipp über Wangen nach Derendingen zum Anschluss der Centralbahn führe oder über Wiedlisbach—Attisholz direkt nach Solothurn. Beide Strecken seien ungefähr gleich lang, 7 km kürzer als die SCB-Linie Olten—Herzogenbuchsee—Solothurn. Dietler wies schon hier darauf hin, dass die Bergstrecke bei gleicher Steigung mehr Kurven aufweise, die Bahn über Wangen bessern Anschluss vermittele und der Abschnitt Derendingen—Solothurn mit 4 km bereits bestehe. — Eine Transitbahn könne die Gäubahn aber nur mit Hilfe anderer Gesellschaften werden. Der Schmalspurbau wäre billiger, aber mit vielen Nachteilen behaftet. — Zur Berechnung der Rentabilität ging Dietler von der Bevölkerungszahl der interessierten Gemeinden, ihrer Entfernung von der künftigen Eisenbahn und vom mutmasslichen Güterverkehr aus, wobei er sich auf Angaben lokaler Gewährsleute stützen konnte. Von den angenommenen 350 000 Zentnern des Lokalgüterverkehrs (ausser Solothurn und Olten) würde die Region Wangen/Wiedlisbach etwa 85 000, die Region Balsthal/Klus etwa 82 500 Zentner liefern. — Die Kosten würden sich aus Fr. 256 000 für Landerwerb, 2,302 Mio für den Bau und Fr. 300 000 für 4 Lokomotiven und Rollmaterial belaufen.

*Schätzung des Güterverkehrs für eine Station Wangen, 1870, von Adolf Roth
(in Zentnern)*

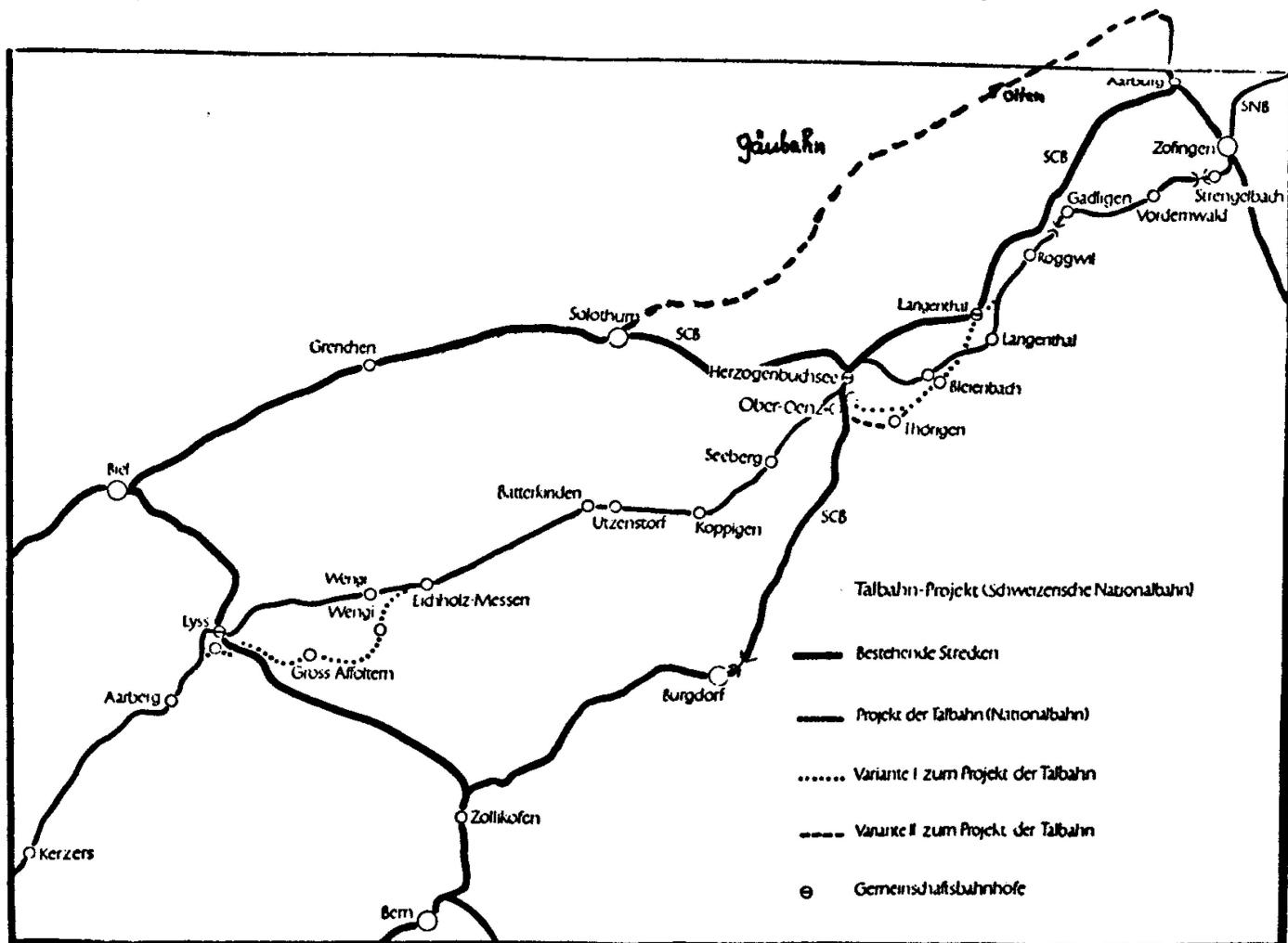
	ankommende Güter		abgehende Güter		
	von W'schweiz		von Olten		nach W'schw. nach Olten
	Waren	Torf/Kohle	Waren	Waren	Waren
<i>Wangen</i>					
Rotfarb A. F. Rikli		42 500	11 000		5000
Pferdehaarsspinnerei	1500	4 900	3 400	3000	1700
Jakob Roth					
3 Blousenfabriken	200		1 300	750	400
Obrecht, Schweizer, Egger					
2 Bürstenfabriken	100		800	850	600
Vogel und F. Roth					
Seilerei Pfister			400	400	100
Mühle Schenk			400		
3 Krämer: Brisson,	300		800		
Kurt, Baumann		440 Salz			
4 Wirte: Müller, Schwander,	500				
Schorer, Morgenthaler					
Bierbrauer Kurth		150	400		
5 Schmiede und Schlosser:		400	100		
Köppli, Mühlemann, Aebi,					
Anderegg, Roth					
Oehler Vogel			150		50
Diverse		50	50		50
<i>Wiedlisbach</i>					
3 Krämer	300		800		
2 Wirte	300				
<i>Wangenried/Walliswil</i>	200		200		100
<i>Total</i>	3800	48 000	19 800	5000	8000 = 82 600
<i>Niederbipp*</i>	1505		2915	330	2640 = 7 390

* Im ersten Rang standen in Niederbipp die Kartoffelexporte (2000) der Gemeinde nach Osten. Dann folgten die drei Gerbereien Jakob Müller, Sohn, Gebrüder Müller und Samuel Arn (1040, 800, 350), die Tabak- und Zigarrenfabrik der Gebrüder Kellerhals und des Joh. Jäisli, Dürrmühle (665 + 610), des Joh. Freudiger und des Samuel Hunziker (320 + 270), die Spezereiexporte von Kellerhals und Jäisli (355 + 310), die Importe der Bierbrauerei Reber (500) und der Bäckerei Kellerhals (170).

Die technische Sektion beauftragte Geometer Wild mit *Planaufnahmen*. Dietler, Roth und Hartmann schritten die umstrittenen Strecken ab. Im Februar 1871 lagen — verzögert durch die Grenzbesetzung — die Pläne, im Mai die Projekte vor. Für die siebenstündige (1 Stunde = 4,8 km) Strecke Solothurn—Olten wurden 33 Stunden Bahnlinie trassiert (Kosten Fr. 3709.—) und in Wangen Probebohrungen (Fr. 2718.—) gemacht. Die Ergebnisse der technischen Untersuchung (6) fasste Dietler zusammen und liess sie, zusammen mit dem Bericht der Subventionskommission (7), bei Zepfel in Solothurn drucken. Bereits jetzt aber spukte die hohe Eisenbahnpolitik in die Pläne des Gäubahn-Komitees hinein.

Eisenbahnpolitik I

Auf Antrag der Vertreter Wangens, vor allem J. A. Roths, kam im Frühjahr 1871 in Solothurn eine Konferenz mit den Direktoren Siegfried und



nach B. Schneider, 1959

Salger von der Centralbahn zustande (10). Die SCB zeigte sich interessiert, anstelle eines zweiten Gleises Olten—Herzogenbuchsee die Gäubahn zu übernehmen, aber nicht als Lokal-, sondern als Transitlinie. Das Komitee versprach, die Pläne fertigzustellen.

Da trat in kurzem mit dem englischen Ingenieur *William Napier* ein neuer Interessent in Erscheinung. Napier war der Bevollmächtigte von Theodor Kuchen, Direktor der Bank von Meiningen in Frankfurt. Er schlug vor, die Gäubahn bis Lyss zu verlängern und den Anschluss an die künftige Broyetal-Bahn zu suchen. Im Osten sollte durch den Aargau eine Verbindung nach Winterthur mit Anschluss in Thiengen ans deutsche Bahnnetz gesucht werden. Dies deckte sich z.T. mit den Plänen der *schweiz. Nationalbahn*, die von Winterthur über Baden—Lenzburg den Anschluss an die Gäubahn erstrebte und damit die Konkurrenz der Centralbahn und Nordostbahn, der sog. Herrenbahnen, aus dem Feld schlagen wollte.¹¹ — Die Regierungen von Zürich, Basel und Aargau zeigten sich skeptisch bis ablehnend, Bern und insbesondere Solothurn eher geneigt. Mit der Aussicht auf eine *Transitlinie* vermehrte sich auch das Interesse der Städte Solothurn und Olten.

An der Komitee-Sitzung vom 15. August legte Landammann Vigier einen Präliminarvertrag mit Napier («solid und ehrenwert») vor, auf Grund dessen sich noch gleichen Tags — unter Beizug von Vertretern des Amtes Büren — das *interkantonale* Komitee bildete (21 Vertreter der Gäubahn, 18 von der Strecke Solothurn—Lyss, 8 Vertreter der Städte Solothurn und Olten und die Solothurner Regierungsräte Vigier, Baumgartner und Bankdirektor Kaiser). Auch die Bernerregierung wurde um eine Abordnung ersucht. In der Folge bildeten sich acht Lokalsektionen. — Das Unternehmen nannte sich «Schweizerische Thalbahngesellschaft» (12) mit Sitz in Solothurn. Als Zweck wurde der Bau einer *Bahn von Lyss über Solothurn nach Olten*, ev. bis Aarau festgesetzt. Eine Fortführung nach Westen Richtung Lausanne ergäbe gegenüber der Westbahn über Neuenburg wie auch gegenüber der Bern—Freiburg—Oronbahn beträchtliche Abkürzungen und käme auch im Bau wesentlich günstiger.

Selbst Bundesrat Dubs zeigte sich dem Projekt gewogen, wenn er im Ständerat ausführte (17): «Die Projekte der Gäu- und Broyenthalbahn, welche wir als kleine Lokalbahnen betrachteten, entpuppen sich plötzlich unter unsren Augen zu einer internationalen grossen Transitlinie von höchster Bedeutung für die Schweiz und zu einer Hauptlinie für den schweizerischen Verkehr.»

So legte denn schon im September Hermann Dietler als Präsident des Initiativ-Komitees in optimistischer Weise «*Die Bestrebungen zur Erstellung einer Gäubahn*» in Verbindung mit einer Broyenthal-Bahn, beleuchtet auf Grundlage der vom Initiativ-Comité der Gäubahn gesammelten Materialien» (13) dar. Freilich sei ein Bau ohne Staatshilfe nicht möglich. Dietler wies als Präjudiz auf die bernische Staatsbahn Biel—Bern—Langnau und die grosszügige Beteiligung des Staates Bern an den Jurabahnen hin.

Die Herren Napier und Kuchen forderten *Subventionen* von Fr. 40 000 pro Kilometer, d.h. rund 2,4 Mio Fr., die vor allem die Gemeinden von Lyss bis Olten aufzubringen hätten. Das Subventionskomitee (7/8) unter Oberamtmann F. Eggenschwiler bezog alle Gemeinden bis zu einer Stunde Entfernung von der Bahn, inkl. Farnern und Mümliswil, ein. Je ein Faktor wurde pro 100 Einwohner, Häuser, pro 500 Räume und pro Fr. 100 000.— Grundstückschätzung angenommen und diese Zahlen mit dem Entfernungs faktor multipliziert. Die Gemeinden mit *Industrie* sollten für deren Interessen 20% des Geldes aufbringen:

Solothurn	Fr. 120 000.—	Büren	Fr. 50 000.—
Olten	90 000.—	Wiedlisbach	17 000.—
Wangen	80 000.—	Niederbipp	25 000.—

Je nach Anlage des Trasses sollten die Gemeinden insgesamt folgende Beiträge aufbringen (in Auswahl):

Solothurn	Fr. 453 000—508 000	Wangen	Fr. 136 000—160 000
Olten	250 000—264 000	Wiedlisbach	53 000— 67 000
Niederbipp	178 000—191 000	Oberbipp	34 000— 47 000

Im Verwaltungsrat der Talbahngesellschaft war je ein Sitz für die Regierungen von Bern, Solothurn und Aargau reserviert; 10 Mitglieder stellte das interkantonale Gäubahn-Komitee, 5 die Aktionärgesellschaft. Bestimmende Kräfte wurden die Solothurner Regierungsräte Vigier und Baumgartner.

Ein Prospekt der Schweiz. Thalbahnlinie (22) (verfasst von Ing. Dietler und Bankier Vigier), der zur Aktienzeichnung einlud, bestätigte, dass man in Aarau den Anschluss an die Nationalbahn Winterthur—Bodensee suchte; die Broyelinie sei schon im Bau. Man rechne für die Strecke Lyss—Olten mit Kosten inkl. Betriebsmaterial von 7,67 Mio, wovon 2,3 Mio durch Gemeinden und Private, 2,96 Mio von anderer Seite (wohl Frankfurter Bank Kuchens) zugesichert seien; es fehlten also noch 2,42 Mio Fr. Bei der *Rentabiliti-*

tätsberechnung nahm man pro km Einnahmen von Fr. 16 300.—, Ausgaben von Fr. 12 850.— an. West-, Central- und Nordostbahn brachten 1870 pro km zwischen 24 000 und 39 000 Fr. ein, andere Bahnen zwischen 13 700 und 17 500 Fr.

Die Station Solothurn (1. Klasse) mit 15 Weichen sollte Fr. 200 000.—, die Station Wangen (2. Klasse) mit 6 Weichen Fr. 25 000.—, diejenigen von Niederbipp (3. Klasse) mit 4 Weichen Fr. 20 000.— und die von Deitingen/Luterbach mit je 2 Weichen je Fr. 15 000.— kosten. In Wangen sah man Aufnahme- und Nebengebäude, Güterschuppen, Rampe, Kran, Brunnen, Telegraph vor. Die eiserne Aarebrücke sollte Fr. 220 000.— (2 Landpfeiler Fr. 30 000.—, 2 Mittelpfeiler Fr. 70 000.—, 3000 Zentner Eisen Fr. 105 000.—) kosten, die Emmebrücke Fr. 140 000.—. An Rollmaterial war vorgesehen: 9 Lokomotiven, 8 Gepäckwagen, 35 gedeckte und 60 ungedeckte Güterwagen, dazu 40 Plätze erster, 400 zweiter und 800 dritter Klasse.

In seinem «Bericht und Voranschlag über den voraussichtlichen Ertrag» vom 4. Juli 1872 rechnet Dietler, bei einem Einzugsgebiet von 28 479 Einwohnern im Gebiet Solothurn—Lyss und 45 163 auf der Strecke Solothurn—Olten, mit folgendem Verkehrsaufkommen:

	Personen	Güter
Solothurn	91 702	211 620
Olten	50 966	149 900
Oensingen	14 720	69 000
Niederbipp	36 896	46 120
Wangen	18 819	55 350
Büren	18 448	23 060
Lyss	24 228	30 285

Solothurn präjudiziert das Trasse

Schon in den Diskussionen der Jahre 1845/52 waren die *Lage der Bahnhöfe* Solothurn und Olten, vor allem aber die Linienführung rechts oder links der Aare zwischen Solothurn und Niederbipp umstritten. Ein langwieriges Seilziehen sollte sich besonders zwischen Wangen und der Kirchgemeinde Oberbipp (Wiedlisbach) ergeben.

Auf die beiden *Hauptvarianten* hatte Ing. Dietler schon in seinem Vortrag vom April 1870 hingewiesen. In den «Ergebnissen der technischen Untersuchung» von 1871 sind je 3 Strecken südlich und nördlich der Aare kartiert, die Berglinien mit zusätzlichen Varianten. Vgl. Abb. S. 173. Wir beschränken uns auf die wichtigsten:

- Linie I über Derendingen — Deitingen — Wangen (Station Süd oder West) – Gürbeltäli
- Linie II Solothurn — Luterbach Süd — Wangen

- Linie III Solothurn — Luterbach N — Deitingen/Schachen — Wangen W
- Linie IVa Solothurn — Brücke Emmenholz — Flumenthal S — Bernerschachen-Insel — Wiedlisbach Moos Nähe Aareufer
- Linie IVb Solothurn Centralbahn — Feldbrunnen S — Flumenthal S. usw.
- Linien V und VI Solothurn Centralbahn — St. Niklaus S
 - Va/VIa über Neuhüsli — Attiswil S
 - Vb/VIb Fortsetzung über Grossfeld — Walke N — Erlimoos nach Niederbipp, sog. Horizontallinie
 - VI Fortsetzung über Wiedlisbach NW — Oberbipp — Rützelen nach Niederbipp, sog. Berglinie

Für die *Beurteilung* waren in erster Linie massgebend: Streckenlänge, Steigung, Kurven und Baukosten. Als kürzeste Linie erwies sich die über Luterbach—Deitingen, freilich bei 12% maximaler Steigung im Gürbel, aber minimalem Kurvenanteil. Die obere Berglinie war nicht viel länger, hatte bloss 10% Maximalsteigung, aber einen hohen Kurvenanteil. Die Horizontallinie südlich Wiedlisbach zeigte sich wegen des höchsten Kurvenanteils auch als längste, aber als billigste in Bezug auf die Anlagekosten pro km.

In Wangen wie in Wiedlisbach hielt man vorerst an der für jede Gemeinde günstigsten Streckenführung fest und lehnte die Vermittlungslösungen ab. Als Wiedlisbach aber später seine Felle davonschwimmen sah, hätte es gerne zu einem Kompromiss Hand geboten. Wangen aber blieb fest bei seinem Standpunkt.

In der zweiten Sitzung des interkantonalen Komitees vom 9. September 1871 wurde die Konzessionseingabe besprochen. Eine Minderheit (Stadt Solothurn, Bipperamt) setzte sich für das linke Aareufer ein und wollte mit dem Konzessionsgesuch bis zu einer Verständigung über die Linienführung zuwarten. Mit 31 zu 6 Stimmen beschloss man aber die sofortige Eingabe, ohne sich schon auf eines der Ufer festzulegen.

Während der Kanton Bern — wegen des Vorbehalts von 1852 zugunsten der Centralbahn — das Konzessionsbegehr des interkantonalen Gäubahnkomitees vom 12. Oktober am 4. November 1871 ablehnte, erteilte der Solothurner Kantonsrat die Konzession schon am 15. September, freilich unter dem Vorbehalt, das Trasse und die Lage der Bahnhöfe Solothurn und Olten noch genauer abklären zu lassen. Die *Stadt Solothurn* lehnte vor allem eine Führung über Derendingen ab; das Gewerbe setzte sich für die Erweiterung des bestehenden Bahnhofes der SCB (heute Solothurn-West) und damit auch für das linksufrige Trasse durchs Bipperamt ein. In einer Zuschrift (14) an

den Verwaltungsrat der Stadt Solothurn vom 9. Oktober wandte sich Ingenieur William Napier, im Auftrag der ausländischen Geldgeber, energisch gegen diese Haltung und trat für einen Bahnhof Neu-Solothurn und das Trasse rechts der Aare ein. Er wollte lieber auf die Subvention der Stadt verzichten, als nachzugeben. Hingegen versprach er der Stadt, sollte sie einlenken: eine Eisenbahnwerkstatt in Solothurn statt in Büren/Aarberg, eine Verbindungsbahn zu den Steingruben, eine Brücke bei Flumenthal, den baldigen Bau eines zweiten Gleises, allenfalls auf dem Nordufer, sowie während der Bauzeit den Sitz der Eisenbahngesellschaft.

Auch die vom Regierungsrat zugezogenen Experten, Ing. Hermann Dietler (nunmehr in Biel) und J. Meyer, technischer Inspektor der Westbahn in Lausanne, äusserten sich in ihrem Gutachten (16) vom November 1871 in gleichem Sinn. Vor allem sollte die Transitlinie Olten—Lyss möglichst kurz und gerade laufen und Solothurn mit dem neuen Bahnhof auf dem Waffenplatz neue Expansionsmöglichkeiten erhalten, da der Raum beim Bahnhof SCB beschränkt war und sowohl der Anschluss über die Aare zu einer rechtsufrigen Gäubahn wie auch die Nordwestumfahrung der Stadt nördlich der Klöster Visitation und Nominis Jesu-Herrenweg (zum Anschluss an eine allfällige Berglinie) grosse Kurven bedingte.

Der *Regierungsrat* (17) unter Führung des Gäubahnfreundes Landammann Vigier wollte die Frage rasch erledigen und wartete nicht einmal das Gutachten Fraisse (Lausanne), das die Stadt in Auftrag gegeben hatte, ab. Immerhin waren dessen Schlussfolgerungen, die allen andern Gutachten widersprachen, bekannt: Die neue Bahn sollte als blosse Lokallinie links der Aare verlaufen (die rechtsufrigen Gemeinden lägen schon in der Nähe der SCB); Solothurn wünsche nur einen Bahnhof, in den man die Linie von Lyss bei Aareüberquerung im Obachgebiet leicht einführen könne.

Die Gemeindeversammlung der Stadt Solothurn, die definitiv über die Subvention entscheiden sollte, konnte erst nach Neujahr stattfinden. Während der Gemeinderat, gestützt auf die Versprechungen von Napier und insbesondere der Bedingung der Gleisverbindung beider Bahnhöfe, am 15. Dezember Zustimmung beantragte, so empfahl der Verwaltungsrat — im Einvernehmen mit dem örtlichen Eisenbahnkomitee und 600 Petitionären — Nichteintreten oder allenfalls, entsprechend dem Antrag des Gemeinderates, Eintreten, wenn Napier seine Versprechungen halte. An sich sei aber die Subvention vom Gemeinderat am 8. September nur für eine linksufrige Station und Trasseführung gesprochen worden.

Da keine Einigung in Aussicht stand, wartete der *Kantonsrat* den Entscheid von Solothurn nicht ab, sondern legte sich anfangs Dezember auf den Bahnhof Süd fest, und der Regierungsrat seinerseits setzte das Bahntrasse zwischen den Varianten II und III in Richtung Deitingen-Burg fest.

Gleichentags verpflichtete sich Wangen zu einer Subvention von Fr. 232 000.—, wovon die Einwohnergemeinde 150 000.—, die Burgergemeinde 50 000.— übernahm* (19—21, 25). Um die Jahreswende schon begannen die Ingenieure Gibson und Napier, ohne Pläne, das Trasse abzustecken, wobei sie über Deitingen/Burg den Kirchturm von Wangen anvisierten.

Am 23. Januar 1872 liess die SCB, auf Druck Berns, in einer Erklärung gegenüber dem Bundesrat die Bedingung der Konzession von 1852 (keine Konkurrenzbahn zwischen Jura und Strecke Olten—Herzogenbuchsee—Bern) fallen. So konnte nun am 3. Februar *auch der bernische Grosse Rat* dem Gäubahn-Komitee die erforderliche Konzession erteilen, (24) ohne sich freilich auf das Trasse links oder rechts der Aare festzulegen, soweit das solothurnische Präjudiz eine Richtungswahl überhaupt noch offen liess. — Ein Konzessionsbegehren der Schweiz. Centralbahn, datiert vom 2. Februar, traf in Bern einen Tag zu spät ein und wurde abgelehnt.

Der Kampf zwischen Wangen und Wiedlisbach

In einer Broschüre (15) nahm im November 1871 das Eisenbahn-Komitee der Kirchgemeinde Oberbipp (Präs. Grossrat J. A. Mägli, Sekretär Pfr. Salomon Zimmermann) den Kampf auf. Es stellte in Abrede, anfänglich rücksichtslos gegen Wangen für die Berglinie eingetreten zu sein — nur für Oberbipp wäre sie die günstigste Lösung. Eine Linie Süd sei nur im Hinblick auf Anschluss in Derendingen sinnvoll gewesen, der nun entfalle. Schon Ste-

* In einer Erklärung vom 11. Dezember 1871 verpflichteten sich 18 Firmen und Private in Wangen zur Zeichnung von 64 Aktien zu Fr. 500.— (im Fall von Station Süd und Halt aller Schnellzüge), wovon die Firma Roth 18, die Rotfarb 16, die Firmen Obrecht 8 und Schweizer 4 übernahmen. — Ratifikation der Gemeindeverpflichtungen durch den beimischen Regierungsrat am 16. 3. 1872, u.a. Wangenried Fr. 9000.—, Walliswil Fr. 8000.—, Niederbipp Fr. 105 000.—, Korporation Waldkirchenfeld Fr. 45 000.—. Das Gäubahn-Comitee konnte am 1. 9. 1873 all diese Verpflichtungsscheine zurückgeben, ohne davon Gebrauch gemacht zu haben.

phenson habe sich übrigens für eine Horizontallinie zwischen Wangen und Wiedlisbach ausgesprochen. Die Station im Moos läge 67 Fuss (8 Min) tiefer als Wiedlisbach, 87 Fuss höher (15 Min) als Wangen und 30 Min von Oberbipp entfernt. Die rechtsufrige Bahnlinie wäre sehr ungünstig, indem Wangen 39 Fuss tiefer als Solothurn und 158 Fuss tiefer als Niederbipp liege. Ueberdies wiesen die von der Horizontallinie berührten 5 solothurnischen und 6 bernischen Gemeinden eine Einwohnerzahl von fast 5000, eine Grundsteuerschätzung von fast 11 Mio Fr. auf gegenüber 3554 Einwohnern und einem Vermögensstand von 6,3 Mio der je 3 bernischen und solothurnischen Gemeinden südlich der Aare. Das Bipperamt liefere zudem viel Bausteine und Kalk, aber auch landwirtschaftliche Produkte, hätten doch die Gemeinden Attiswil, Wiedlisbach und Oberbipp mit je 860/880 Einwohnern Kulturlandflächen von 1280—1495 Jucharten, während Wangen mit 1100 Einwohnern bloss 883 Jucharten bewirtschaftete.

Der Entscheid der Solothurner Bahnhoffrage musste das Bipperamt schwer treffen. Allein in einem Nachtrag zur Broschüre suchte man das Beste daraus zu machen und forderte nun, dass die Bahn im Emmenholz die Aare überquere und der *Bahnhof* mindestens *nördlich der Aarebrücke von Wangen* zu stehen komme. Diese Strecke wäre erst noch 3000 Fuss kürzer als die projektierte.

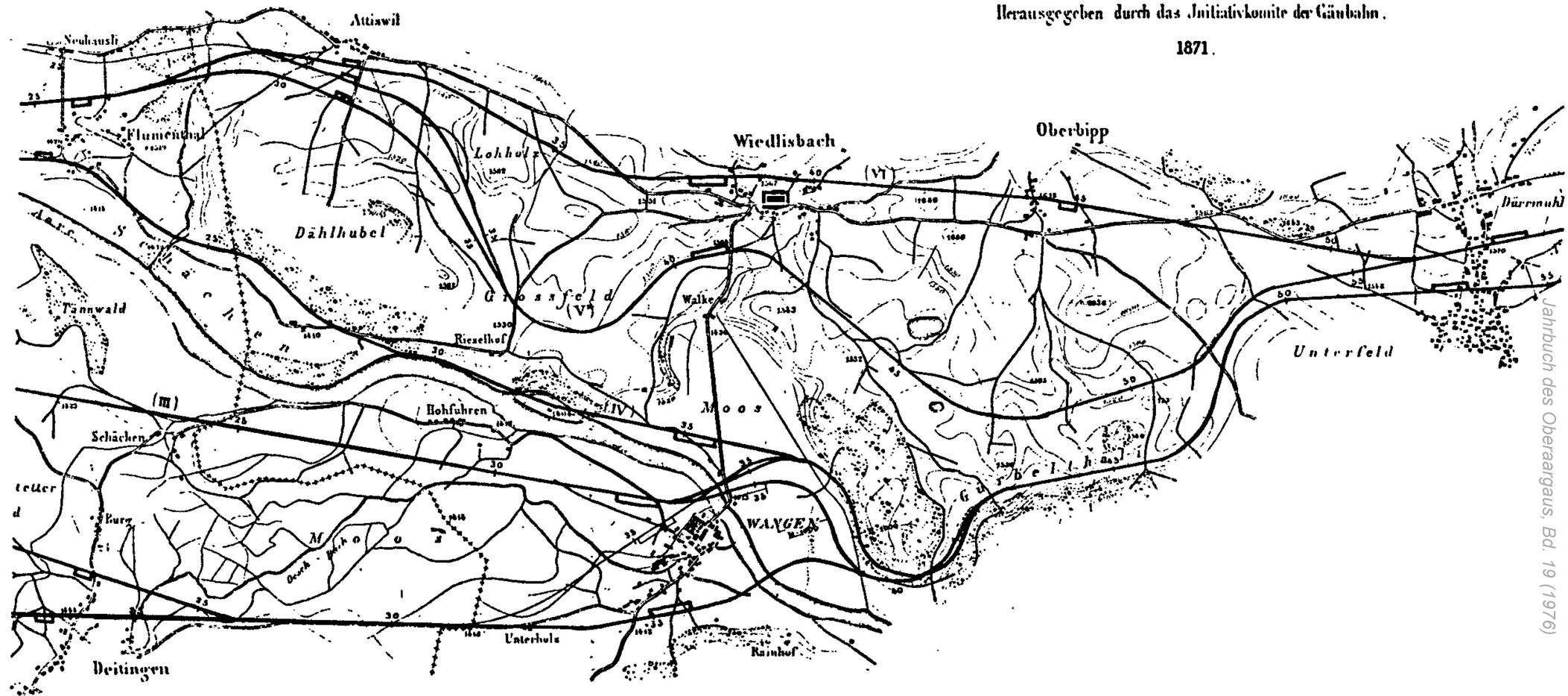
In einem stark emotionalen Begleitschreiben (18a) appellierten die Gemeinden der Pfarrei Oberbipp in einer Angelegenheit «so ernst und verhängnisvoll wie noch nie für das spätere Geschick» an den Berner Regierungsrat. Es gehe um «die Interessen, die Entwicklung und den Wohlstand einer Bevölkerung von fast 4000 Seelen». «Helft uns, damit nicht das künftige Wohl eines Kantonstheils einer unbegreiflichen Engherzigkeit zum Opfer fallen muss ... Wenn ein Glied leidet, leiden alle Glieder mit.» Den Wunsch nach einer Kompromisslösung hätten auch die Gemeinden des Unterleberbergs an die Solothurner Regierung geäussert. Eine solche würde Wangen keinesfalls schaden, dem Berg aber nützen. Es sei umso unverständlicher, diese Gemeinden geflissentlich abzuschneiden und nicht einmal zu den offiziellen Beratungen zuzuziehen, als diese von Anfang an zu den grössten Opfern bereit gewesen seien. Darum solle die Regierung durch eine Spezialexpertise ein Vermittlungsprojekt erarbeiten lassen.

Mit Schreiben (18b) vom 15. Dezember 1871 doppelte die Einwohnergemeinde Wiedlisbach beim Regierungsrat nach: bei *Hochwasser* trete die Aare 5 Min ob Wangen über das linke Ufer, überschwemme das ganze

ÜBERSICHTSKARTE
DER
EISENBAHNPROJECTE
SOLOTHURN - OLten
DURCH DAS GÄU

Herausgegeben durch das Initiativkomite der Gänabahn.

1871.



Wiedlisbach-Moos auf 2000 Fuss Breite und trete erst 15 Minuten unter Wangen wieder in die Aare, genau an der Stelle, wo die neue Bahnlinie gebaut werden solle. Der Bahndamm würde also den Rückfluss des Hochwassers verhindern. Die Bahn sollte vielmehr oberhalb des Ueberschwemmungsgebietes die Aare überqueren, d.h. ungefähr da, wo heute die Autobahn dies tut.

Es sollte sich später zeigen, wie gefährlich die Argumentation von Wiedlisbach war, denn mit dem Hinweis auf die Ueberschwemmungsgefahr zeigte man den Experten, dass eine Führung der Eisenbahn auf dem Nordufer der Aare mit einer Station Wangen/Aarebrücke Nord nicht günstig war. — In seiner Antwort (26) vom 4. März 1872 wies der Gemeinderat von Wangen auf die Seltenheit solcher Ueberschwemmungen (1831, 1852) hin; Gewährsmann dafür sei Statthalter Leu, der seit 1846 in Wangen lebe. Die von Wiedlisbach vorgeschlagene Strecke wäre schwieriger im Bau und teurer und entspreche nicht einer rationellen Transitbahn. Ueberdies sei das Moosland in der Steuerschatzung gleich hoch wie das Land am Berg, könne also nicht schlecht, d.h. ständig überschwemmt sein. Ferner zeigte man sich erstaunt, dass Wiedlisbach nun plötzlich für eine solche Linienführung eintrete, nachdem es vorher nur die Horizontallinie nördlich der Walke hatte subventionieren wollen.

Auch Wangen liess am 19. Januar 1872 eine Broschüre, aus der Feder von Gemeindepräsident Adolf Roth, erscheinen. Mit Berufung auf die meisten Experten, aber auch aus eigener Kenntnis, die Roth als Ingenieur der Ver. Schweizerbahnen erworben hatte, erklärte er: «Die Linien über Wangen bieten dagegen den natürlichen und kürzesten Uebergang dar aus der untern Aareebene in die Ebene des Gäus, indem vermöge eines vorhandenen Thälchens (Gürbel) eine natürliche Anpassung des Terrains sich dort findet.»

- Lage der Stationen: bei Wiedlisbach sehr ungünstig, schlechte Zufahrten und nicht entwicklungsfähig
- Ueberbrückung der Aare an der vorteilhaftesten Stelle
- Anschluss an Derendingen—Burgdorfbahn mit Baumwollspinnerei Emmenhof, Papierfabrik Biberist, Eisenwerk Gerlafingen, Holzstofffabrik Bätterkinden
- Industrie Wangens mit bisher 80—90 000 Zentner Güterverkehr. Kirchgemeinde Oberbipp praktisch ohne Industrie
- Wangen beschäftigt zirka 500 Arbeiter, wovon die Hälfte von auswärts. Sitz der Amtsverwaltung und Ersparniskasse

Vergleich Einkommenssteuer und Postverkehr:

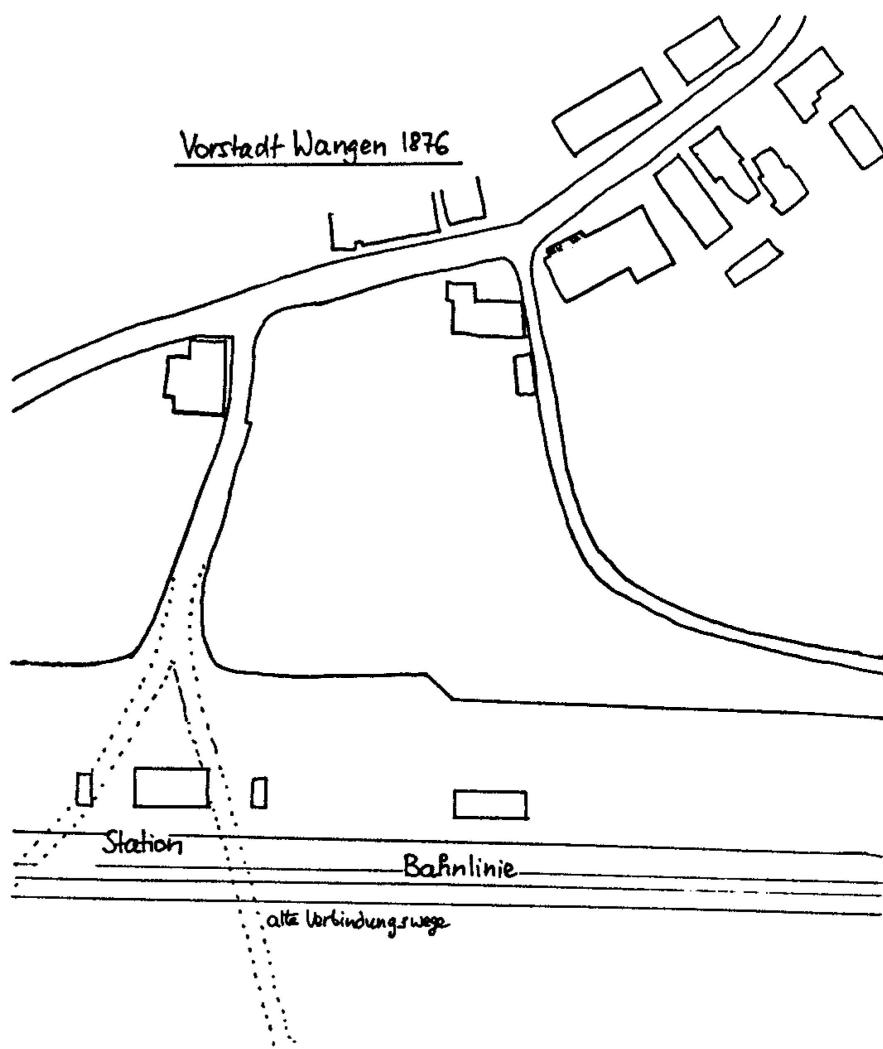
Kirchgemeinde Oberbipp:	Fr. 22 400.—	12 244 Briefe	2 466 Fahrrpoststücke
Kirchgemeinde Wangen:	74 100.—	27 922	5 288

Auch Balsthal und Gäu zogen die Linie über Wangen vor, sagt doch Lehrer Jäggi in seiner «Die Gäubahn — ein Sommernachtstraum» (11): «Was die Richtung einer Gäubahn anbetrifft, so kann man darüber kaum lange in Zweifel sein. Wangen im Kanton Bern, dieses rührige Städtchen, unterstützt das Unternehmen nicht nur finanziell, sondern liefert durch seinen Gewerbefleiss ein bedeutendes Kontingent an Personen und Waren, und die Linie von Derendingen nach Solothurn ist schon gebaut und erstellt. Die Linie Attiswil—Solothurn dagegen ist bedeutend länger, die Gegend ohne erhebliche Industrie und wenig bevölkert, daher auch nicht zu Opfern geneigt. Reichen wir also Wangen, das uns freundlich entgegenkommt, die Hand.»

In der Folge beauftragte der Berner Regierungsrat die Ingenieure G. Bridel, E. Frote und A. Bodenheimer mit einem *Gutachten* (27), das im April 1872 vorlag. Nach Augenschein und Besprechung mit den lokalen Committees äussern sich die Experten: die ursprünglich vorgesehene Linie am Jurasüdfuss wäre ein «tracé d'intérêt local» gewesen. Wangen sei eine «localité importante par son industrie que le tracé haut sacrifiait complètement». Eine Station Wangen (1411 Fuss) sei für Wiedlisbach besser erreichbar als für Wangen eine Station auf 1500 Fuss bei Wiedlisbach. Das habe man nun am Berg eingesehen, fordere nun aber den Bahnhof nördlich der Aarebrücke. Wangen aber halte am Standort Süd fest: gutes Terrain, Gemeindebesitz, Nähe der Industrie. Eine Station nördlich der Aare läge auf Wiedlisbacherboden; dort würden sich auch die Bahnbeamten ansiedeln und Häuser bauen. Umsiedelnde Burger von Wangen verlören damit auch den Burger-nutzen !

Auf solch fadenscheinige Gründe wollten die Experten nicht eingehen. Hingegen prüften sie die Ueberschwemmungsfrage und kamen zum Schluss, die Aareüberquerung sollte besser unterhalb Wangens, bei der Einmündung des Entwässerungskanals aus der Walke, erfolgen, es sei denn, man baue am ganzen linken Ufer einen Damm.

«Doit-on sacrifier les intérêts des villages d'Attiswyl et Flumenthal à une jonction facile entre la ligne du Gäu et celle de Berthoud?» Obwohl die Experten die Frage bejahten, schlugen sie schliesslich vor, die Bahn im Emmenholz bei Luterbach die Aare überqueren zu lassen und auf dem linken Ufer zu



einer Station Wangen/Wiedlisbach in der Nähe der Aarebrücke zu führen — Der gemässigte Standpunkt von Wiedlisbach hatte also vorläufig gesiegt, umso mehr als eine solche Station für Wangen durchaus zumutbar schien.

Da sich aber Wangen an einer vom Regierungsrat auf den 23. Mai nach Wangen ins Rössli berufenen *Einigungskonferenz* (28) nicht fügen wollte, gab Eisenbahndirektor Jolissaint nach: der Regierungsrat beschloss am 3. Juni 1872 Station Wangen Süd (29). Für die Bedürfnisse von Wiedlisbach und Oberbipp wird im Gürbel eine weitere Station mit WarenSchuppen errichtet Bern verwendet sich in Solothurn für eine Fahrbrücke Deitingen/Schachen-Flumenthal. Sollte die Gäubahn in andere Hände übergehen, d.h. ihre Unabhängigkeit verlieren, so behält sich der Regierungsrat vor, auf die Frage zurückzukommen.

Obwohl Bern im November 1872 — in der Hoffnung, die Selbständigkeit der Gäubahn zu erhalten und im Glauben an eine Zusammenarbeit mit der Nationalbahn — die Konzession erneuert hatte (34), trat das Gäubahn-Komitee mit Vertrag vom 16./18. Februar 1873 die Unternehmung an die SCB ab (38). Die Empörung in Bern war gross, umso mehr als die SCB die *Wasserfallen-Bahn* in Oensingen statt in Niederbipp münden lassen wollte und — als Konkurrenz zur *Emmentalbahn* — eine Fortsetzung auf dem linken Emmeufer nach Schönbühl anstrebte. Dass Bern nun — unterstützt vom Bipperamt — keine Mühe scheute, bei den Bundesbehörden das Gäubahnprojekt der SCB zu Fall zu bringen oder mindestens eine andere Linienführung im Raume Wangen/Wiedlisbach zu erzwingen, versteht sich. Allein der Bund machte nun von den Kompetenzen, die ihm das neue Eisenbahngesetz einräumte, Gebrauch.¹²

Am 6. Juli wandten sich die an Gäubahn und Linie Liestal—Schönbühl interessierten 59 Gemeinden (inkl. Bucheggberg, Büren- und Fraubrunnenamt) mit einem Zirkular an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung und baten um rasche Erledigung: Uebertragung der Gäubahn-Konzession an die SCB, Konzession für die Linie Liestal—Schönbühl (40). Die Bundesversammlung stimmte der Uebertragung (und damit der Sanktion des *Gäubahnvertrages* mit der SCB) am 18./25. Juli zu.

Als sich die Berner-Regierung am 3. September gegenüber dem Bundesrat gegen die Linie Solothurn—Schönbühl aussprach, gelangten die betr. Gemeinden noch einmal mit einer Erwiderung an den Bundesrat (44), worin sie mit Kritik an der Berner-Regierung nicht sparten (Unterschriften der Solothurner Bankiers Vigier und Baumgartner, von J. R. Vogel, Wangen, und Sekundarlehrer Pfister, Büren). Die Emmentalbahn lenkte schliesslich ein, als die SCB und die Gemeinden ihr an den Bau der Linie Burgdorf—Langnau Fr. 800 000.— versprachen. So erhielt die SCB vom Bund am 24. September 1873 die Konzession für Solothurn—Schönbühl. Der Grossen Rat von Bern verzichtete Ende Juli 1874 zugunsten der SCB auf den Staatsbau dieser Strecke.

Um die Konzessionsfrist nicht zu verpassen, hatte die SCB am 23. April 1873 die *Erdarbeiten* für die Gäubahn an der Kantonsgrenze bei Wangen (zum Schein) begonnen. Offenbar war Grossrat Vogel von Eisenbahndirektor Hartmann dazu die mündliche Bewilligung erteilt worden. Als aber die Berner-Regierung beim Bundesrat dagegen *Protest* einlegte, mussten die Arbeiten wieder eingestellt werden. Das Eisenbahn-Lokalkomitee Wangen verschickte hierauf im Oktober nochmals eine umfangreiche Dokumentation zur Frage

des Trasses und des Bahnhofs Wangen. Auch die SCB zeigte sich nicht geneigt, die Sache noch einmal aufzurollen und verwies auf den vom Bund genehmigten Gäubahnvertrag. Es nützte Bern nichts, endlich am 15. November Regierungsrat Hartmann als Verwaltungsrat der Gäubahn zu nominieren, in der Absicht, diesen Vertrag abzuändern und eine Neuplanung zu veranlassen.¹³

In Ablehnung der von Bern unterstützten Eingaben bernisch-solothurnischer Gemeinden vom 30. Dezember/8. Januar hielt der Bundesrat keine weitere Konferenz für nötig (47) und sanktionierte am 17. April 1874 *das Trasse rechts der Aare mit Station Wangen-Süd* (45).

Quellen und Literatur

Ungedruckte Quellen:

Gäubahn-Correspondenz 1869/79. StA Solothurn BL 13, 1. Vgl. BL 29, 2+3. Enthält alle offiziellen Akten inkl. Protokolle des Gäubahn-Comites.
Pläne StA Solothurn und Bern, u. a. AA II 494 und BBX 81011.
Roth Adolf, Bau der Gäubahn 1875/76, Aktenstücke und Bericht, zusammengestellt für einen Vortrag 1886. Archiv Einwohnergemeinde Wangen. Auf diese Aktenstücke wird im Text mit grossen Ziffern in Klammern verwiesen.

Gedruckte Quellen (Broschüren in Auswahl):

Anonym, Geschichte der Gäubahn. Zentralbibliothek Solothurn, Rv 96.
Anonym, Uebersichtskarte der Eisenbahnenprojekte durch das Gäu in Verbindung mit der projektierten Broyetalbahn. Ueberdruck 1871.
Anonym, Die Entwicklung des bernischen Eisenbahnnetzes. Bern 1873, 83 Seiten.
Broschüre Wiedlisbach: Das Eisenbahnprojekt Olten—Lyss. Die Trassefrage zwischen Solothurn und Oensingen, hrg. vom Eisenbahn-Comité der Kirchgemeinde Oberbipp. Nov. 1871.
Broschüre Wangen: (Roth Adolf), Schweiz. Thalbahn. Beitrag zur Beleuchtung der Tracé-Fragen zwischen Solothurn und Oensingen. Jan. 1872.
Dietler Hermann, Ueber die Erstellung einer Eisenbahn durch das Gäu ... Vortrag, Solothurn 1870.
Dietler Hermann, Die Ergebnisse der technischen Untersuchung über eine Eisenbahn von Solothurn nach Olten durch das Gäu, Solothurn 1871.
Dietler Hermann, Die Bestrebungen zur Erstellung einer Gäubahn in Verbindung mit einer Broyetalbahn, Solothurn 1871.
Dietler Hermann, Berechnung und Voranschlag über den voraussichtlichen Ertrag der projektierten Eisenbahn Lyss—Solothurn—Olten, Solothurn 1872.

- Hartmann J. J., Bericht der Eisenbahndirektion an den Regierungsrat z. Hd. des Grossen Rates betr. Broyetal- und Gäubahnangelegenheit. Bern März 1873.
- Jäggi J., Die Gäubahn — ein Sommernachtstraum. Referat vor dem Jungen Gäu, Olten 1871.
- Jolissaint P., Bericht der Direktion der Eisenbahnen des Kt. Bern betr. die Eisenbahn Lyss—Solothurn—Olten durch das Gäu. März 1873.

Literatur:

- Fueter Eduard, Die Schweiz seit 1848, Zürich 1928.
- Geiser Karl, 40 Jahre bernischer Eisenbahnpolitik. Bern 1892.
- Gubler Arnold, Die Schweiz. Nationalbahn. Diss. Zürich 1922.
- Marti Hans, Vor 100 Jahren: Bahnbau zwischen Altbüron und Ebersecken. Heimatkunde des Wiggertales 33/34, 1975/76.
- Mathys Ernst, 100 Jahre Schweizerbahnen. Bern 1943².
- Mathys Ernst, Männer der Schiene. Bern 1955².
- Schneider Boris, Eisenbahnpolitik im Aargau. Diss. Zürich 1959.
- Speiser William, Von den Schweizer Bahnen und Banken in der kritischen Zeit der 1870er und 80er Jahre. Basler Jahrbuch 1923.
- Volmar Friedrich, Der Entwicklungsgang der bernischen Transit-Verkehrspolitik. Bern 1931.
- Weissenbach Placid, Das Eisenbahnwesen der Schweiz, 1. Teil, Zürich 1913.
- Wiesli Urs, Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten. Oltner Neujahrsbl. 1956.
- Wiesli Urs, 100 Jahre Gäubahn. Oltner Neujahrsbl. 34, 1976.

Anmerkungen:

Die in Klammern gesetzten Ziffern im Text beziehen sich auf die Aktenstücke von A. Roth.

¹ Fueter, Schweiz seit 1848, S. 166—178.

² Vgl. Geiser, Hartmann, Volmar.

³ Wiesli, *passim*.

⁴ Volmar, S. 100.

⁵ Volmar, S. 95 ff., 101 f; Weissenbach I., S. 15, 22; anonyme Geschichte der Gäubahn.

⁶ Zu Trog vgl. Oltner Neujahrsbl. 1956.

⁷ Geiser und Volmar, *passim*; Weissenbach I., S. 22 ff.

⁸ Flatt, Jahrbuch des Oberaargaus 16, 1973, S. 125.

⁹ Mathys, Männer der Schiene.

¹⁰ Zu den eidg. Parlamentariern vgl. Grüner, Schweiz. Bundesversammlung 1848—1920, Bern 1966.

¹¹ Vgl. Gubler; Schneider, S. 72 ff, 79 ff.

¹² Berns Standpunkt bei Hartmann, Geiser, Volmar.

¹³ Gäubahn-Correspondenz, StA Solothurn, und Verwaltungsbericht bern. Eisenbahn-direktion für 1874 (47).

Weder zur solothurnischen, noch zur bernischen Eisenbahngeschichte gibt es u.W. eine abschliessende Darstellung, ausser über den Lötschberg und einige Privatbahnen. Ebenso fehlt nach wie vor die Geschichte der Schweiz. Centralbahn, deren Archiv bei der Kreisdirektion II der SBB in Luzern liegt.