

Zeitschrift: Oltner Neujaarsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 14 (1956)

Artikel: Centralbahndirektor Johann Jakob Trog : und die Stellung Oltens als Zentralpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes

Autor: Studer, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659172>

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: 20.02.2026

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

Centralbahndirektor Johann Jakob Trog

und die Stellung Olten als Zentralpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes

Von Max Studer

In den ersten Jahren der schweizerischen Eisenbahngeschichte, in denen sich die widerstreitenden Interessen der verschiedenen Kantone und Städte oft genug in temperamentvollen Auseinandersetzungen gegenüberstanden, finden wir immer wieder einen Oltner in vorderster Front, den Gerichts- und Kantonsratspräsidenten Johann Jakob Trog, dessen Lebensbild in den Oltner Neujaarsblättern 1948 bereits in großen Strichen gezeichnet wurde.

Heute sei kurz dargestellt, in welchem hohem Maße Olten diesem Manne seine Stellung als Knotenpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu danken hat.

Die erste Zeit solothurnischer Bahngeschichte war ein richtiger Leidensweg. Seitdem 1844 die ersten 1,86 Kilometer schweizerischer Schienen als Endstrecke der Verbindung zwischen Straßburg und Basel gebaut worden waren, rivalisierten die Rheinstadt und Zürich um die bessern Bahnlinien und damit um die Vormachtstellung im Handelsverkehr. Basel gedachte sich mit einer Bahn durch den Hauenstein über Olten nach Luzern und Bern zum Ausgangspunkt der schweizerischen Nord—Süd- und West—Ost-Verbindungen zu erheben, während Zürich durch die Protektion einer rechtsufrigen Rheinlinie, die Basel überhaupt umfahren und Zürich über Rheinfelden—Baden erreicht hätte, Basel von den wichtigsten Verbindungen abzuschneiden gedachte. Die Basler, und damit notwendigerweise auch die Oltner Interessen, verfochten im Anfang hauptsächlich die beiden nachmaligen Centralbahndirektoren Karl Geigy und Johann Trog. Als Vorläuferinnen der späteren Centralbahngesellschaft entstanden nacheinander unter ihrer Leitung der «Verein für eine Bahnlinie ins Innere der Schweiz» und der «Basel—Olten-Eisenbahn-Verein». Während sich die Basler Eisenbahnherren in erster Linie um die Gunst der Landschäftler, d. h. um die Bauerlaubnis durch das Baselbiet bewerben mußten, versuchten die Zürcher zusammen mit den Aargauern diese Konzession mit allen Mitteln zu hintertreiben. Der projektierte Hauensteintunnel wurde als «Oltnerloch», durch das man die Zahl der antiken Weltwunder zu vermehren gedenke, verspöttelt. Die Wellen der Erregung schlugen im Baselbiet hoch. Olten's Interessen, dessen geographisch prädestinierte Lage als Drehscheibe der Nord—Süd- und West—Ost-Verbindungen man bereits erkannt hatte, lagen eindeutig auf Basels Seite mit dessen Centralbahnprojekt. Der Oltner Johann Trog, dessen weltoffener Sinn die wirtschaftliche Bedeutung der kommenden Bahnen rasch erkannt hatte, machte sich sofort zum Verfechter des Centralbahngedankens und wurde damit von Anfang an zum Sprecher seiner Vaterstadt und seines Kantons. Mit welcher Vehemenz er in Liestal für die Basel—Olten-Linie agitierte, bezeugen zeitgenössische Stimmen in Zeitungen: «Wenig später war wieder der Trog aus Olten da, im Interesse Basels. Die Solothurner Weisen tun sehr unrecht, immer ihren größten Mann zu schicken, der die Landschäftler wie Narren und Buben traktiert.» Und weiter: «Das Basellandschaftliche Volk war derart erregt, daß man Trog von Olten, der besonders offen für die Centralbahn sprach, drohte, beim Betreten des basellandschaftlichen Bodens ‚abzuschmieren’.»

Die eigentliche Gründung der Centralbahngesellschaft erfolgte 1846. An ihrer Spitze standen die beiden Basler Karl Geigy und Johann Speiser, zusammen mit dem Oltner Johann Trog. Die Schwierig-

keiten wuchsen aber selbst nach der Gesellschaftsgründung immer mehr. Nicht einmal eine in Olten abgehaltene Eisenbahnkonferenz aller interessierten Kreise vermochte der Centralbahn den Boden zu ebnen. Mit einem Schlage aber verschwanden 1847 die Bahnprojekte aus den Diskussionen der Männer: Jesuitenstreitigkeiten, der Lärm des Sonderbundskrieges und der Kampf um den schweizerischen Bundesstaat erhitzen die Gemüter.

Erst das Jahr 1852 brachte dem Bahnbau für Olten neue Fortschritte, indem sich ein provisorischer Verwaltungsrat der Centralbahngesellschaft konstituierte, dem der inzwischen zum Nationalrat gewählte Trog wiederum angehörte. Der Solothurner Kantonsrat seinerseits ernannte eine ständige Bahnkommission, die sich über alle Belange der schweizerischen Bahnbaupolitik stets auf dem laufenden zu halten hatte. Natürlich gehörte auch Trog ihr an.

Ein im gleichen Jahr vom St. Galler Ingenieur Sulzberger an den Solothurner Kantonsrat gerichtetes Gesuch um die Baukonzession für eine Ost—West-Bahn entlang dem Jurasüdfuß durch den ganzen Kanton gefährdete den Bau der Centralbahn und damit Olten's Stellung als künftiger Knotenpunkt erheblich. Trog widersetzte sich im Kantonsrat fast als einziger diesem Projekt, vornehmlich mit dem Hinweis auf die Unsicherheit des Sulzbergerschen Unternehmens, was ihm den Vorwurf eintrug, er spreche nur für Olten und die Centralbahn, wider die Interessen des ganzen Kantons. Sulzberger erhielt zwar die Konzession, doch hatte es Trog verstanden, so rigorose Bedingungen durchzusetzen, daß jener sein Projekt nicht zu realisieren vermochte. Sofort bewarb sich die Centralbahn — unterstützt durch eine Denkschrift des Oltners Gemeinderates an alle Kantonsräte — um die Baubewilligung für Linien von Olten nach Aarburg (Solothurner Stück der Linien Basel—Luzern und Basel—Bern) und von Solothurn nach Bern. Zum Teil erfolglos, denn die Konzession ging zur Hauptsache an die Westbahngesellschaft (Fox-Henderson). Immerhin erschien Olten's Hauptbahnhof vorläufig gesichert, denn die Strecke Olten—Aarburg durfte durch die Centralbahn gebaut werden. Das Projekt Olten—Solothurn, das der Linie Olten—Bern die Bedeutung in ost-westlicher Richtung genommen hätte, verschwand wieder, da die Westbahn mit der von Trog geleiteten Centralbahn fusionierte! Deswegen mußte Trog im Kantonsrat erneut heftige Angriffe über sich ergehen lassen, er verfolge nur Olten's Interessen und kümmere sich nicht um diejenigen des übrigen Kantons. Trog, seit 1853 mit Geigy und Speiser zusammen Direktor der Centralbahn, verteidigte sich mit dem Hinweis, er vertrete doch wohl die Interessen des Kantons am besten, wenn er in aussichtsloser Lage wenigstens für Olten das Erreichbare heraushole. Der gesamte Kantonsrat lenkte daraufhin ein und erteilte Trog den formellen und offiziellen Auftrag, in Basel die solothurnischen Interessen weiterhin so uneigennützig zu vertreten!

Damit wurde Olten zum zentralen Punkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes und ist es bis heute geblieben. Ernsthaft gefährdet war es lediglich noch durch Zofingen. Leider geben uns die Protokolle der Centralbahn über die entsprechenden Verhandlungen keinen Aufschluß, da in ihnen lediglich Beschlüsse niedergelegt wurden. Jedoch dürfen wir als gewiß annehmen, daß es wiederum Trog war, der im Direktorium den Hauptbahnhof zugunsten seiner Vaterstadt durchsetzte, in Fortführung und zur Krönung aller seiner bisherigen Bemühungen.

Unser Dank dafür gilt ihm noch heute!



«Riggenbachsche Esse in der Werkstätte SBB Olten»

M. Peier