

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Akademia Olten  
**Band:** 14 (1956)

**Artikel:** Die Wasserfallenbahn : eine Gefährdung des Eisenbahnknotenpunktes Olten?  
**Autor:** Felchlin, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659174>

### **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:** 13.04.2026

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

# Die Wasserfallenbahn

## eine Gefährdung des Eisenbahnknotenpunktes Olten?

von Ernst Felchlin

Wenn man heute von der Drehscheibe der Schweiz spricht und damit die Bedeutung Oltens als Eisenbahnknotenpunkt illustrieren will, denkt man vielleicht auch daran, daß Olten dieser Tatsache einen beträchtlichen Teil seiner Entwicklung verdankt. Kaum mehr bekannt ist aber, wie sehr diese Stellung von Zufälligkeiten abhängig war, und daß mehr als einmal Versuche unternommen wurden, welche unsern Vorfahren schwere Sorgen bereiteten.

Schon bei der ursprünglichen Konzessionserteilung im Jahre 1852 drang Olten trotz seiner eindringlichen «Denkschrift des Gemeinderaths von Olten an den Titl. Regierungsrath des Kantons Solothurn, betreffend die Eisenbahnangelegenheit» nicht durch: Der Kantonsrat bewilligte — den Interessen des obern Kantonsteiles Rechnung tragend — der Schweizerischen Centralbahn (SCB) nur die Linie Basel—Luzern (so weit sie auf Kantonsgebiet lag) und erteilte die Konzession für die Jurafußlinie der Westbahngesellschaft. Wenn nicht nachträgliche Verhandlungen unter den Eisenbahngesellschaften zu einer einheitlichen Konzession an die SCB geführt hätten (allerdings wurde die Verbindung von Olten nach Solothurn jetzt über Herzogenbuchsee geführt), wäre die Stellung von Olten im Eisenbahnnetz grundsätzlich verändert worden.

In den siebziger Jahren gefährdeten die Projekte der Nationalbahn und der Wasserfallenbahn die Bedeutung von Olten neuerdings. Und bevor der Bau des Hauenstein-Basis-Tunnels eine endgültige Lösung brachte, war das Wasserfallenprojekt wiederum und ein letztes Mal akut. Zwar ist in Wirklichkeit aus diesen Bestrebungen noch ein Vorteil für Olten erwachsen: der Bau der Gäubahn als Konkurrenz zur Nationalbahn und die Übernahme der Bauverpflichtung der Wasserfallenbahn durch die SCB, deren Behörden vermutlich nie ernsthaft an eine Erfüllung dieser Verpflichtung dachten. Hingegen dürfte es interessieren, im heutigen Zeitpunkt einige Stimmen aus dem Lager der Hauensteingegner zu Worte kommen zu lassen, weil daraus unschwer zu ersehen ist, was Olten verloren hätte, wenn deren Ansichten durchgedrungen wären.

Die Wasserfallenbahn hätte von Liestal durch das Tal der Hintern Frenke über Reigoldswil unter der Wasserfalle (einem Juraübergang östlich des Paßwanges) durch nach Mümliswil—Balsthal—Önsingen führen sollen. Die Fortsetzung war sodann über Solothurn—Schönbühl oder über Herzogenbuchsee—Burgdorf nach Bern möglich. Ein vehementer Verfechter dieser Idee war Dr. Gustav Adolf Frey, der sich in seiner ersten Veröffentlichung «Die Wasserfallenbahn» folgendermaßen äußerte: (S. 66)

«Der Gedanke des Centralbahnsystems, durch welches Olten, derjenige Punkt an der Aare, der Basel am nächsten liegt — welche beiden Eigenschaften zusammen die Bedeutung Oltens ausmachen, indem keiner der übrigen Punkte (Oensingen, Aarau, Solothurn, Brugg) beide gleichzeitig besitzt — zum Mittelpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes gemacht wird, zeichnet sich durch eine gewisse, in seiner Einfachheit elementar wirkende, logische Kraft aus. Er beruht aber auf einer Unterschätzung der nordwestschweizerischen und speziell basel-schweizerischen Verkehrsbeziehungen. Der logische Fehler liegt darin, daß Basel, das schweizerische Eingangsthor par excellence, mit den beiden Städten Zürich und Bern auf eine Linie gestellt, koordiniert wurde. Der Bedeutung Basels hätte es entsprochen, diesen Punkt als Scheitelpunkt, als Spitze des schweizerischen Eisenbahnnetzes zu bestimmen, von dem aus die Linien sich möglichst gleichförmig nach allen schweizerischen Verkehrsgebieten gezogen hätten. Damit wäre Basel das schweizerische Eisenbahnzentrum geworden.»

Frey schlägt vor, einen Dreiecksverkehr Basel — (Wasserfalle) — Bern — (Olten) — Zürich — (Schafmatt) — Basel einzurichten, der Olten keine spezielle Stellung verschafft hätte. Er meint dazu: (S. 66)

«Auch der Kanton Solothurn hätte vom Dreieck Basel—Oensingen—Aarau Vorteile gehabt, indem der bisherige Verkehrsschwerpunkt nicht von Solothurn nach Olten verschoben worden wäre. Eine solche Verschiebung ist immer nachteilig und sollte womöglich vermieden werden. Wie durch das Nichtzustandekommen der Schafmattbahn die aargauische Hauptstadt zu einem Eisenbahnknotenpunkt und Centrum zweiten Ranges herabsank, wurde durch das Nichtzustandekommen der Wasserfallenbahn das solothurnische Centrum zugunsten von Olten geschwächt, so daß nun Solothurn zwei Centren hat.»

Wenn der Forderung von Frey nachgelebt und die Wasserfallenbahn gebaut worden wäre, hätte Olten eine beträchtliche Bedeutungseinbuße erlitten. Über diese Frage führte Frey folgendes aus: (S. 71f.)

«Die Linie Liestal—Oensingen hat mehrere Gegeninteressenten, so namentlich den Platz Olten. Sie wird demselben einen großen Teil seines Transitverkehrs, den Verkehr nach Italien und dem Westen entziehen; für den Verkehr Ostschweiz—Zürich—Aarau—Bern und Biel—Westschweiz wird es immer Durchgangspunkt bleiben. Die Wasserfallenbahn wird Olten einen zweiten, ungefähr gleich nahe bei Basel gelegenen Punkt zur Seite stellen, Oensingen. Es können aber die Interessen Oltens gegenüber dem großen, durch eine Wasserfallenbahn zu befriedigenden Interessenkomplex nicht in Betracht fallen. Von einem höhern historischen Gesichtspunkte aus ist zu bemerken, daß Olten durch die Wasserfallenbahn nur seine, infolge der bisherigen schweizerischen Eisenbahngeschichte erlangte Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt teilweise verlieren wird. Seine vorherige Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt stand hinter derjenigen von Brugg und Solothurn von jeher zurück. Wie die an der Wasserfallenbahn interessierten Punkte wird auch Olten, allerdings in entgegengesetztem Sinne, zu seiner früheren Bedeutung zurückkehren und es wird dann die Blütezeit Oltens als Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges einer spätern Generation als eine kurze, durch vorübergehende Verhältnisse eingetretene Rollenvertauschung zwischen Olten und Solothurn erscheinen. Die Stadt Olten stand in der Mitte des Jahrhunderts unter einem günstigen Stern, als sie zum Knotenpunkt bestimmt wurde. Wäre das Eisenbahn-Dreieck Basel—Bern—Zürich zustande gekommen, Olten bekäme überhaupt niemals mehr eine Eisenbahn nach Basel, da keine Grundlagen für den Transitverkehr einer solchen Bahn vorhanden wären. Die Schafmattbahn würde den Zürcher- und Gotthardverkehr, die Wasserfallenbahn den Berner-, Genfer-, Bieler- und Simplonverkehr besorgen. Eine Linie nach Olten würde kaum auf den Luzerner Verkehr rechnen können. Der Transitverkehr zwischen größeren Zentren ist aber gerade für unsere Juralinien, die wegen der Tunnelbauten ohne Ausnahme hohe Anlagekosten erfordern, ein notwendiges Aliment. Aus den verkehrstatistischen Tabellen ergibt sich ja gerade, wie wenig z. B. der Linie Basel—Olten ein Lokalbahncharakter innewohnt.

Oltens Geschichte nimmt nach der Erstellung der Wasserfallenbahn verkehrspolitisch wiederum ihren früheren Charakter an. Schon von diesem historischen Gesichtspunkte aus kann demnach Olten als Gegeninteressent gegen die Wasserfallenbahn nicht ernstlich in die Wagschale fallen. Ein Verkehrsmonopol ist berechtigterweise nur der besten und kürzesten Linie zuzuerkennen, nicht aber einem Punkte, der infolge rein äußerer Gründe seinerzeit als Knotenpunkt, sozusagen provisorisch... bestimmt wurde. Überdies ist hervorzuheben, daß Olten durch die Wasserfallenbahn seinen zweiten eigentümlichen Vorzug, die Lage an der Aare, nicht verlieren wird und daß ihm sein Elektrizitätswerk immer einen bedeutenden Rang als wachsende Industriestadt sichern wird, den ihm Oensingen kaum wird ablaufen können. Nach dieser Richtung hin scheint uns die zukünftige Entwicklung Oltens streben zu müssen. Das Gegeninteresse Oltens an der Wasserfallenbahn wird hier nur aus logischen Gründen, der Vollständigkeit halber erwähnt, es ist kaum anzunehmen, daß diese Stadt ein solches Gegeninteresse geltend zu machen suchen und dadurch dem Kanton den bedeutenden Schaden eines Nichtzustandekommens der Wasserfallenbahn zufügen wollen werde! Es wäre dies ein Standpunkt, dessen Wahrung an sich der Stadt Olten logischerweise kaum gelingen dürfte. — Die Stadt Olten kann als Gegeninteressent entscheidend nicht in Betracht fallen.»

«Von einem höhern historischen Gesichtspunkte aus» wäre allerdings dazu zu bemerken, daß Olten durch die Hauensteinlinie und durch das SCB-Netz endlich die Möglichkeit einer Entwicklung gegeben wurde, die bisher ungünstige Verhältnisse immer wieder vereitelten.

Diese Probleme waren zwar um die Jahrhundertwende so recht an der Tagesordnung; daß der Gedanke aber noch weiterlebt, zeigt ein Artikel über «Basellandschaftliche Verkehrspolitik», in dem Frey vor noch nicht zwanzig Jahren viel heftiger gegen Olten auftrat: (S. 218)

«Basel hat seine historische Funktion, den Verkehr nach Luzern und Bern zu verteilen, bei Anbruch des Eisenbahnzeitalters an Olten abgetreten. Dieses regiert heute als einziger schweizerischer ‚Hauptbahnhof‘ den gegenseitigen Verkehr seiner ‚Vorbahnhöfe Basel, Zürich und Bern‘. Fahrplanverbindungen zwischen Ost- und Westschweiz werden immer wieder wegen ‚Betriebsrücksichten im Bahnhof Olten‘ abgelehnt... Sobald die Städte Zürich, Basel und Bern die inferiore Stellung erkennen, in der sie sich gegenüber dem ‚Zentralbahnhof Olten‘ befinden, verwirklicht sich die Wasserfallenbahn.»

Die geschichtliche Entwicklung hat jedoch einen andern Weg eingeschlagen: Olten kann das Eisenbahnjubiläum ungetrübt feiern! Es sei aber hier an die Gründe erinnert, die die tatsächliche Entwicklung positiv beeinflußt haben. Sie sind einmal in der Vorliebe der maßgebenden Basler Kreise und der SCB für die Richtung Olten—Luzern—Gotthard zu suchen; sodann wird auch die damalige technische Schwierigkeit des Tunneldurchstiches zugunsten dieser Lösung eines einzigen Durchstiches beigetragen haben; es sind aber zweifellos auch die Einflüsse zweier Oltner, des Nationalrates und SCB-Direktors Johann Jakob Trog zur Zeit der Gründung und in den ersten Jahren der SCB, und des Ständerats und Verwaltungsratspräsidenten der SBB, Casimir von Arx, zur Zeit der Eisenbahnverstaatlichung und der Projektierung der Hauenstein-Basis-Linie, unter diese Gründe zu zählen.

Abschließend soll hingegen doch eine freundlichere Darstellung der Entwicklung von Olten wiedergegeben werden. Sie stammt aus Burckhardts «Basler Heimatkunde»: (S. 230)

«Olten verdankt sein Dasein als Brückenstadt dem Paßwege Basel—Hauenstein—Luzern und seine zweite Blüte dem Netze der Centralbahn, die an einen Juratunnel vier ins Alpenvorland ausstrahlende Zweige anschloß. Daraus entstand in Olten die wichtigste Straßenkreuzung der Mittelschweiz. Handel und Industrie müssen an diesem Verkehrsknoten gedeihen. Aus dem friedlichen und dem kriegerischen Verkehre der vergangenen Jahrtausende, der sich gänzlich nach den natürlichen Gegebenheiten richtete, war das alte Zwergstädtchen hervorgegangen. Beim Bahnbau aber hat der Mensch hier begonnen, frei mit diesen Gegebenheiten zu schalten, und hat so die Daseinsbedingungen für eine ganz andere Stadt geschaffen, für eine Hauptstadt des schweizerischen Alpenvorlandes sozusagen. Nur drei Dinge behindern eine solche Entwicklung: das einstweilige Fehlen des Wasserverkehrs, die engen und allzunahen Kantonsgrenzen und das Dasein älterer Hauptstädte.»

Die Diskussion um den Juraübergang der Wasserfalle ist in jüngster Zeit wieder aufgelebt, doch nicht als Postulat der Eisenbahnpolitik, sondern im Zusammenhang mit der Planung von Autobahnen und Fernverkehrsstraßen. Und deshalb bildet es auch weniger eine Konkurrenz zum untern Hauenstein (mit andern Worten: keine neue Gefährdung der Stellung Oltens im schweizerischen Verkehrsnetz), als vielmehr eine Variante der bisherigen Straßenführung über den obern Hauenstein.

So enthält denn dieses neue Wasserfallenprojekt auch keine solche Attacke gegen Olten wie das Bahnprojekt, das heute, 100 Jahre nach der Eröffnung des Bahnbetriebes in Olten — «glücklicherweise», denkt der Oltner — als historische Reminiszenz dargestellt werden kann.

#### Literatur:

- Frey Gust. Ad.: Die Wasserfallenbahn. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung. 2. Auflage. Basel 1901.  
ders.: Basellandschaftliche Verkehrspolitik. In: Basel, Stadt und Land. Ein aktueller Querschnitt. Basel 1937.  
Burckhardt G.: Basler Heimatkunde. 3. Band. Basel 1933.

#### Literaturverzeichnis zum Artikel «Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten.»

- 1 Adreßbücher für die Stadt Olten, 1. Ausg. 1897, Ausgabe 1954. 2 Amiet B.: Randbemerkungen über Oltens Verhältnis zu Solothurn, Jurablätter 1954 9/10. 3 Ammann H.: Die froburgischen Städtegründungen, SA Festschrift Nabholz, Zürich 1934. 4 Carol H.: Wirtschaftsgeographische Karte der Schweiz und Begleittext, Bern 1946. 5 Dietschi H.: Olten, 75 Jahre Eisenbahnstadt, SA Oltner Tagblatt 1931. 6 Dietschi H.: Mühlen und Hammerschmieden und andere Gewerbe zu Olten, Oltner Geschichtsblätter, 1948, 2-6. 7 Disteli M. H.: Aarburg, ein Beitrag zur Geographie einer Schweizer Kleinstadt, Diss. Zürich 1954. 8 Felchlin E.: Olten als Industriestandort, Diss. Basel, erscheint demnächst. 9 Fischer E.: Olten im Verfassungsjahr 1848, Oltner Geschichtsblätter 1948, 8/9. 10 Fischer E.: Oltner Brückenbuch, Olten 1954. 11 Fischer E.: Käfigturm und neues Gefängnis in Olten, Jurablätter 1954, 9/10. 12 Gutersonn H.: Landschaften der Schweiz, Zürich 1950. 13 Haefliger E. u. H.: Beiträge zur Heimatkunde des Kantons Solothurn, 2 Bd., Zürich-Olten 1947. 14 Jenal S.: Pendelwanderung in der Schweiz, Geogr. Helv. 1951, VI. 15 Küttner C. G.: Briefe eines Sachsen aus der Schweiz, Leipzig 1785/86. 16 Meister P.: Die industrielle Entwicklung der Stadt Olten, Diss. Bern 1950. 17 Olten, Vergangenheit und Gegenwart, hg. von der Stadtverwaltung 1933. 18 Oltner Neujahrsblätter, seit 1943, div. Abbildungen. 19 Rechenschaftsberichte der Regierung, insbes. 1837. 20 Schwab F.: Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn, Solothurn 1927. 21 Strohmeier U. P.: Der Kanton Solothurn, hist., geogr., stat., St. Gallen und Bern 1836. 22 Weißenbach P.: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Zürich 1913/14. 23 Zingg E.: Die alten Wirtshäuser in Olten, Vom Jura zum Schwarzwald, 1. Serie, 1. Abt., Aarau 1884.

Den Herren Ad. Merz, Rob. Spahr, Joh. Kellerhals und E. Felchlin, die mir mit Rat und Unterlagenmaterial zur Seite gestanden sind, danke ich auch an dieser Stelle für ihre Freundlichkeit. Infolge Platzmangels mußten jedoch verschiedene Abschnitte etwas gekürzt werden.