

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter

Herausgeber: Akademia Olten

Band: 65 (2007)

Artikel: Olten und Solothurn im "Eisenbahndrama" von 1852 : das "hässliche Entlein" und der "Pechvogel"

Autor: Heim, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659284>

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: 29.04.2026

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

Olten und Solothurn im «Eisenbahndrama» von 1852

Das «hässliche Entlein» und der «Pechvogel»

Peter Heim

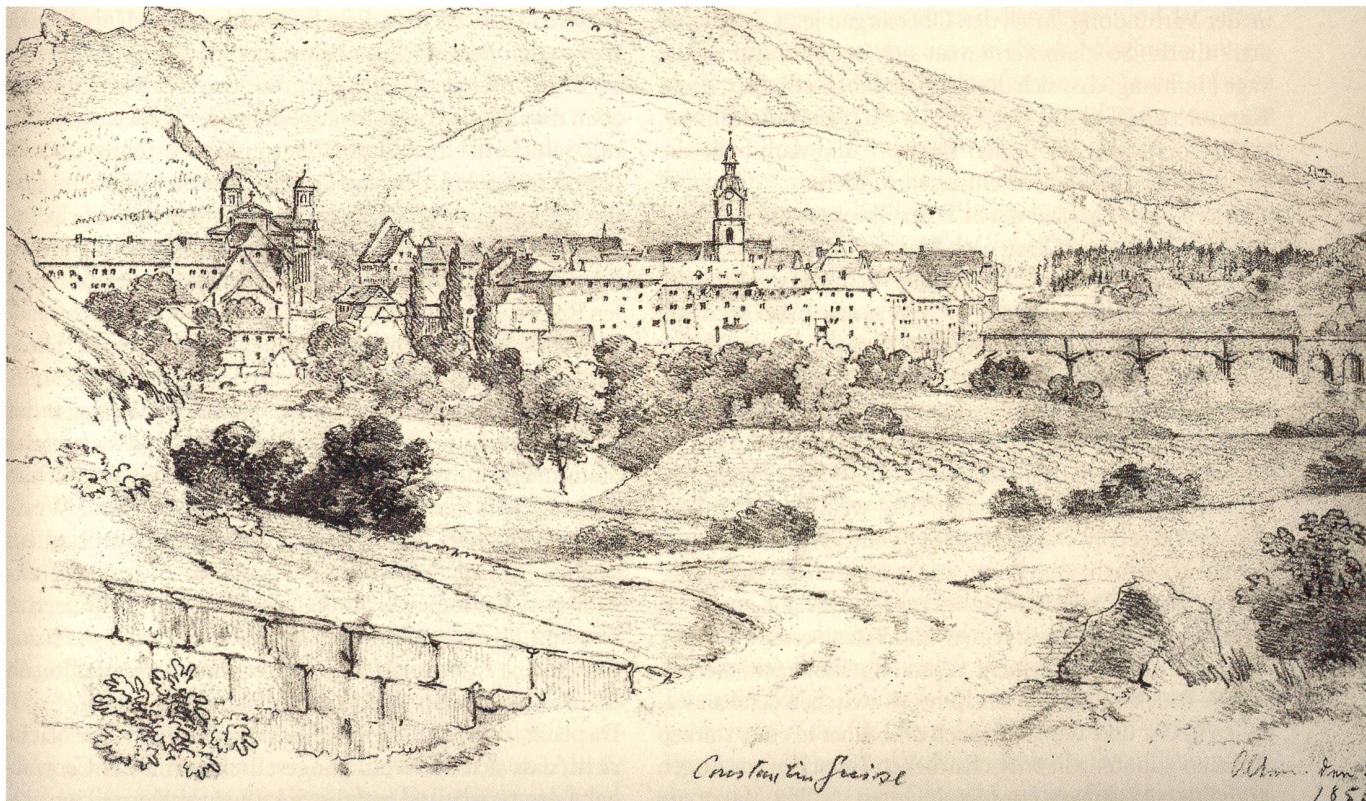
Jahrhundertlang stand Olten im Schatten der glänzenden Ambassadorsstadt. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlebte das Untertanenstädtchen seine politische Emanzipation; äusserlich gesehen präsentierte es sich zwar noch immer recht bescheiden. Die Hauptstadt zählte fast dreimal so viele Einwohner wie das «hässliche Entlein» am Fuss des Hauensteinpasses, und das Stadtbild, das auf Darstellungen dieser Zeit recht anmutig wirkt, muss aus der Nähe betrachtet eher trostlos ausgesehen haben. «Schwarz und unfreundlich . . . , nur finstere Mauern mit Orgelpfeifen, verfallene Gärten vor der Ringmauer starren uns entgegen», so beschreibt ein Zeitgenosse im Jahre 1856 das Antlitz der Stadt.¹

Mit dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters beschleunigte sich der wirtschaftliche Aufstieg von Stadt und Region. Dies lässt sich äusserlich am Wachstum der Bevölkerung ablesen: 1880 zählte Olten bereits halb so viele Einwohner wie Solothurn, fünfzig Jahre später waren die beiden Städte etwa gleich gross. Wenige Jahre nach der Eröffnung des Bahnbetriebs beschleunigte sich auch Oltens bauliche Entwicklung: Auf dem rechten Aareufer entstand innert zweier Jahrzehnte eine «Neu- und Kolonistenstadt», und nach dem Bau der Bahnhofbrücke erhielt das linke Aareufer eine

neue städtebauliche Qualität.² – Für andere Teile des Kantons und insbesondere für die Stadt Solothurn begann das Industrie- und Eisenbahnzeitalter mit einer Periode der Unsicherheit und der Enttäuschungen.

Die Diskussionen um den Anschluss der Schweiz an das entstehende europäische Eisenbahnnetz lassen sich bis in die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts zurückverfolgen. Die ersten Initiativen gingen von den grossen wirtschaftlichen Zentren Basel, Zürich, St. Gallen und Genf aus. Erst nach der Beilegung der Staatskrise von 1847 konnten die politischen Voraussetzungen für die Erschliessung des eidgenössischen Wirtschaftsraumes geschaffen werden.³

Eine Zeit lang schien für den Kanton Solothurn alles gut zu laufen: Die Verfassung von 1848 erklärte das Eisenbahnenwesen zur Bundessache, und der Entwurf für ein schweizerisches Schienennetz, das der Bundesrat durch die britischen Ingenieure Stephenson und Swinburne erstellen liess, priorisierte die Nord-Süd- und die Ost-West-Linie, die beide durch solothurnisches Gebiet führen und sich in Olten kreuzen sollten. In der Frage, ob der Bahnbau dem Staat oder privaten Gesellschaften überlassen werden sollte, waren die Meinungen anfänglich geteilt: Während Bundesrat Munzinger für den Staatsbau plädierte, standen die Solo-



Ansicht der Stadt Olten 1853. Zeichnung von Constantin Guise, Kunstmuseum Olten

thurner Volksvertreter auf der Seite der Privatbahnbefürworter, die sich in der Abstimmung über das erste schweizerische Eisenbahngesetz denn auch durchsetzten.⁴

1852 wurde zum Schicksalsjahr der Solothurner Eisenbahngeschichte. Im Frühjahr wich die Eisenbahnkommission des Nationalrates – im Kreuzfeuer regionaler Interessen – vom stephensonschen Konzept ab und beschloss die West-Ost-Verbindung über Bern statt über Biel und Solothurn nach Olten. Solothurn schrie auf. Man warf den Kommissionsmitgliedern aus den Nachbarkantonen Kirchturnpolitik und Eigennutz vor und beklagte den schnöden Umgang mit dem «Pechvogel» Solothurn. So ruiniere man den Bund, drohte das «Solothurner Blatt», man müsse Acht geben, dass dieser nicht «den Weg der alten Helvetik wandle».⁵

Und bald zeigten sich auch Risse in der Solothurner Eisenbahnfront: Während sich die Oltner unter der Führung von Johann Jakob Trog dem Basler Centralbahnkonzept und der darin vorgesehenen Hauensteinlinie verschrieben, erteilte die Mehrheit des Kantonsrates dem Thurgauer Ingenieur Jakob Sulzberger die Konzession zum Bau der das Kantonsgebiet berührenden Streckenabschnitte und liess Trog und die Basler Bahnbauer im Regen stehen.⁶ Doch dem Versuch der Solothurner Politstrategen, die privaten Eisenbahngesellschaften gegeneinander auszuspielen, blieb der Erfolg versagt. Das Projekt Sulzbergers scheiterte an der Finanzierung, und so blieb Solothurn nichts anderes übrig, als sich mit der Centralbahngesellschaft zu arrangieren, obwohl deren Absichten in Bezug auf die Linienführung nach Westen noch ungewiss waren. Die grösste Gefahr witterte man einmal mehr von Seiten Berns, das sein Interesse an der Verbindung durch den Oberaargau jetzt deutlicher artikulierte. So klammerte man sich in Solothurn an die vage Hoffnung, dass sich die Centralbahngesellschaft, deren Kapital zum Teil aus der Heimat Stephensons stamme, schliesslich doch für dessen Entwurf und damit für die Bahn durch das Gäu entschliessen werde.⁷

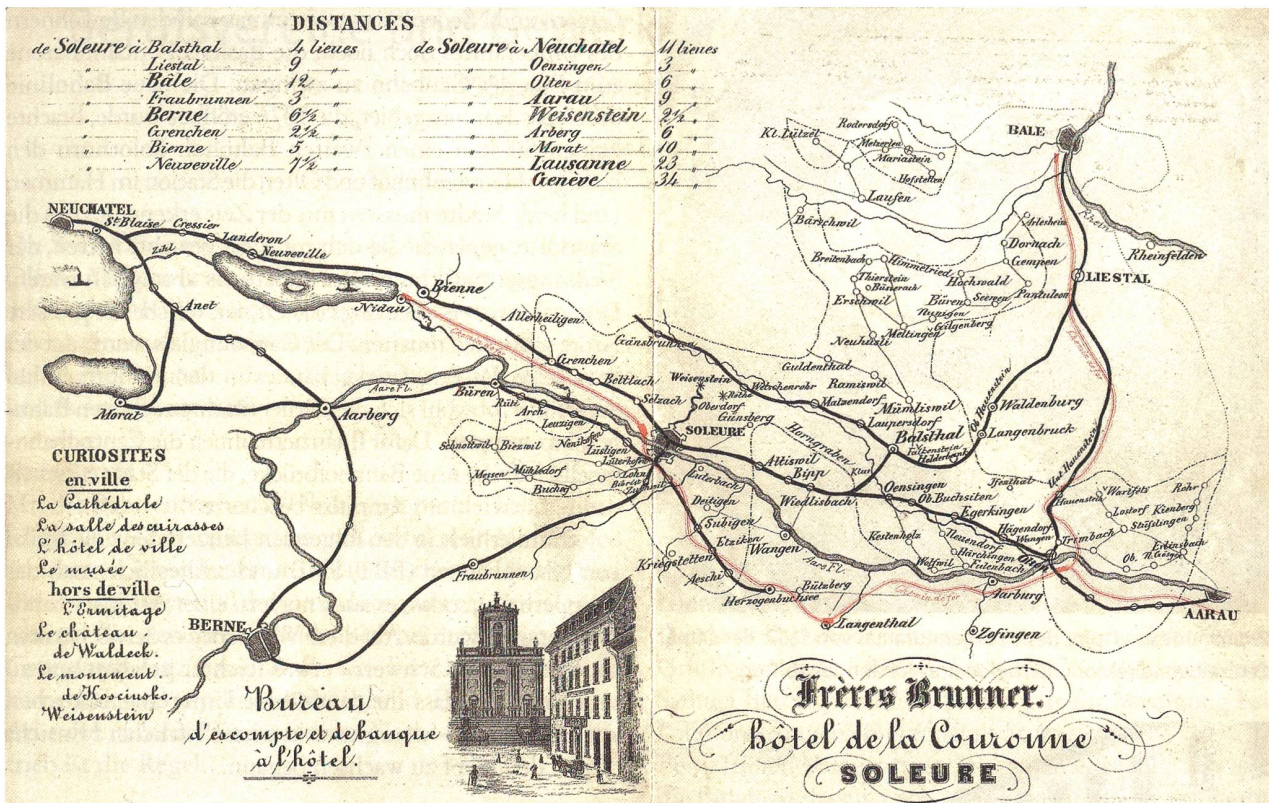
Als der Verwaltungsrat der SCB im Oktober entschied, zuerst die Strecke von Olten nach Herzogenbuchsee zu bauen und Solothurn mit einer Zweiglinie verträstete, schlug die Stimmung um. «*Basel will ... seine eiserne Hand nach dem Osten und Westen ausstrecken und den Transithandel der Schweiz ... zentralisieren. (Es) zieht von Herzogenbuchsee einen Faden seines Netzes nach Bern, den andern nach Biel ... Soll sich Solothurn in diesem Netze fangen lassen?*»⁸

In diesem aufgeheizten Klima war der Oltner Kantons- und Nationalrat Johann Jakob Trog wenig zu beneiden. Auch wenn er dem Direktorium der Centralbahngesellschaft damals noch nicht angehörte, waren seine engen Beziehungen zur Basler Geschäftswelt bekannt,⁹ und die Konzession an Sulzberger war gegen seinen Widerstand erteilt worden. Vergeblich hatte er versucht, seinen Ratskollegen, die sich auf die Brückenfunktion des Kantons zwischen den Landesteilen in Ost und West verliessen und daher in einer starken Position wähnten, die wirtschaftlichen Tatsachen vor Augen zu halten: «*Solothurn hat keine Industrie ... Wir können eine Eisenbahn von Olten nach Solothurn nur erreichen durch eine*

Hauensteinbahn.» Solothurn mit seiner zerrissenen Gestalt könne eigentlich nur Konzessionen für Bruchstücke einer Eisenbahn geben, müsse sich deshalb einem grösseren System von Bahnen anschliessen. Sein Plädoyer, in dem er die Interessen der Centralbahn und Oltens mit denjenigen des Kantons in Einklang zu bringen versuchte, konnte die SCB-feindliche Solothurner Front, angeführt durch zwei der Köpfe der späteren «roten» Partei, Wilhelm Vigier und Amanz Kaspar Affolter, nicht überzeugen.¹⁰

Gegen Ende Oktober schien sich das düstere Gewölk am Himmel erneut zu lichten. «*Es tut uns leid*», triumphtierte das «Solothurner Blatt», «*den Baslerischen Zeitungsschreibern melden zu müssen, dass die Solothurner Glückskinder schon wieder mit einem Concessionsgesuch heimgesucht worden sind.*» Tatsächlich waren zwei Angebote von Westschweizer Gesellschaften eingetroffen, die beide mit renommierten englischen Bankhäusern in Verbindung standen. Besonders interessant war das Konzessionsgesuch der Herren Thorne, Dapples und Coindet zum Bau einer Linie von Solothurn nach Olten auf dem linken Aareufer und von dort durch das Gösgeramt nach Aarau. Die Unterhändler dieser waadtländisch-englischen Gesellschaft liessen durchblicken, dass man unter Umständen auch bereit wäre, den Bau der Hauensteinlinie zu übernehmen.¹¹ Jetzt witterte man in der Hauptstadt wieder Morgenluft. Die Regierung stellte den bereits zur Ratifikation bereit liegenden Konzessionsvertrag mit der Centralbahngesellschaft zurück. Das «Solothurner Blatt» rief die Gäuer auf, sich für ihre Bahn ins Geschirr zu legen: «*Verlangt, dass die Eisenbahn auch bei euch vorbei komme; habet Courage und verlanget gleichzeitig die so viel versprochene Dünner-Correction.*»¹²

In Olten verfolgte man diese Entwicklung mit Unbehagen. Gegen den Bau der Eisenbahn durch das Gäu hatte zwar auch hier niemand etwas einzuwenden; man befürchtete aber, dass die Centralbahn angesichts der Schwierigkeiten mit Solothurn einer Alternative zur Hauensteinlinie, z. B. über den Bözberg, den Vorzug geben könnte. Während sich das regierungstreue «Solothurner Blatt» bemühte, die innerkantonalen Gegensätze herunterzuspielen, schlug der radikal-demokratisch-oppositionelle «Landbote» der altliberalen Regierung und insbesondere «gewissen Oltner Kreisen» gegenüber manchmal recht unfreundliche Töne an: Diese wollten, so hiess es, den Kanton an die Centralbahngesellschaft ausliefern, während ihnen das Herzensanliegen der Solothurner, nämlich der Anschluss ihrer Hauptstadt an das Stammnetz und die Verbindung durch das Gäu, eigentlich egal sei.¹³ Als der Kantonsrat am 1. Dezember der Westbahngesellschaft die Strecke Solothurn–Aarau überliess und die Konzession an die Basler an für diese kaum annehmbare Bedingungen knüpfte, wurden die Oltner nervös. Um «die Hyder der Zwietracht» zu bannen, setzte der Kantonsrat eine Kommission ein, welche untersuchen sollte, ob die Befürchtungen der Oltner gerechtfertigt seien.¹⁴ Da platzte, mitten in die heiklen Verhandlungen, die Nachricht, dass sich die Westbahngesellschaft mit der Centralbahn arrangiert und auf die Solothurner Konzession zugunsten der Basler verzichtet habe. Jubel in Olten, lange



Werbeprospekt des «Hôtel de la Couronne» in Solothurn, um 1860. Die schwarzen Linien markieren die Routen der Postkutschen, die roten die Eisenbahnliesen. Auffallend ist, dass die Strecke Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel auf dem Plan wie eine durchgehende Hauptlinie erscheint; in Wirklichkeit mündete das Anschlussgleis aus Solothurn in einem spitzen Winkel in die Stammlinie Olten–Bern ein. – Auf der Aare westlich von Solothurn ist, parallel zur Bahn- und Postlinie, die Wasserroute der «Dampfschiffahrtsgesellschaft auf den Juragewässern» erkennbar.

Gesichter in Solothurn.¹⁵ Das «Solothurner Blatt» vermutete hinter dem Coup eine vom Genfer Staatsrat James Fazy im Einverständnis mit Bern eingefädelte Intrige gegen die Westbahngesellschaft, gegen welche sich diese durch das Arrangement mit Basel zur Wehr setzte.¹⁶ Wohl oder übel musste der Kantonsrat am 17. Dezember 1852 der Centralbahn die Konzession für die Hauensteinlinie und die Strecken von der Wöschnau bis zur Kantonsgrenze bei Aarburg sowie von Herzogenbuchsee über Solothurn nach Grenchen erteilen.¹⁷

Aber Solothurn gab nicht auf. Einflussreiche Kreise, zu denen auch die Familie Vigier gehörte, setzten sich weiterhin vehement für die Durchsetzung der Juragewässerkorrektion ein und versuchten den geplanten Bahnhof mit einem Schiffshafen zu verbinden. Im Herbst 1854 wurde unter dem Jubel der Stadtbevölkerung die «Solothurnische Dampfschiffahrtsgesellschaft auf den Juragewässern» gegründet, welche die Eisenbahn – dem stephensonschen Plan entsprechend – ergänzen sollte. Und so erlebte die traditionelle Aareschiffahrt eine letzte Blütezeit, die aber nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie rasch wieder zu Ende ging.¹⁸

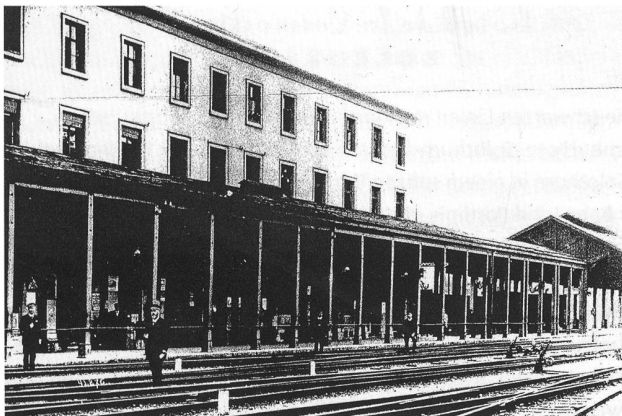
Umso empfindlicher reagierte man auf jede Art von Kritik an dieser nostalgisch anmutenden Verkehrspolitik, besonders wenn sie vom unteren Kantonsteil her kam. Als die Oltner Fasnächtler 1855, einem alten Brauch entsprechend, ein kleines Schiffchen auf einem Schlitten durchs verschneite

Städtchen zogen, witterten der «Landbote» und der «Postheiri» eine Verspottung des zur «Stadt Solothurn» umgebauten Neckardampfers, der kurz zuvor vom Stapel gelaufen war.¹⁹ Dementsprechend plädierte der «Landbote» – auf Kosten Oltens – für den Bau der Bözberglinie.²⁰ Einzig im Streit über die Lage des Bahnhofes konnte sich Solothurn gegen die Centralbahn durchsetzen. Nach dem Willen der Stadt kam er auf die linke Aareseite (heute Westbahnhof) zu liegen, doch als er im Mai 1857 nach mehrmaliger Verzögerung endlich eingeweiht wurde, war er noch nicht einmal mit einem Perrondach ausgestattet, das die wartenden Passagiere vor dem Regen geschützt hätte. Das vom Amtsgerichtspräsidenten und späteren Nationalrat Benedikt von Arx redigierte «Oltner Wochenblatt» konnte sich den Vergleich mit dem ein Jahr zuvor in Betrieb genommenen Oltner Bahnhof nicht verkneifen: «Es ist allerdings ein süßes Bewusstsein für einen Oltner Bürger, wenn er weiss, dass Olten der Mittelpunkt des schweizerischen Eisenbahnnetzes ist, wenn er seinen Bahnhof anstaunt und versichert wird, er sei der schönste und grösste weit und breit, und der in Solothurn sei im Vergleich zu ihm eine simple Vogelkräze...»²¹

Das «vielaktige Drama solothurnischer Eisenbahnangelegenheiten»,²² das für Olten den Aufstieg vom verschupften Provinzstädtchen zur Verkehrsdrehscheibe und zum modernen Industrie- und Dienstleistungszentrum einleitete, hatte dann noch ein Nachspiel: Mit Unterstützung der



Prominentestes Opfer des Eisenbahndramas von 1852: der Oltner Centralbahndirektor und Nationalrat Johann Jakob Trog.



Nicht mehr «der schönste Bahnhof weit und breit»: Seit 1876 verstellen die Perrondächer des Gäubahnhofs den Blick auf die Westfassade des Empfangsgebäudes und verunstalten den Bahnhofplatz.

konservativen Opposition erzwang eine neue Generation radikaldemokratischer Politiker unter der Führung des Patriziersohnes Wilhelm Vigier 1856 einen Machtwechsel im Kanton. Nachdem die 1830er-Liberalen durch den Wegzug Josef Munzingers (1848) und den Tod Johann Baptist Reinerts (1853) ihre wichtigsten Köpfe entbehren mussten, hatte sich auch der dritte Repräsentant des «Oltner Regiments», Johann Jakob Trog, verabschiedet und war nach Basel gezogen. Als Vizedirektor der Centralbahngesellschaft bekam er dann im Wahljahr 1857 den Groll der Wähler auf die «grosskapitalistischen Herrenbahnen», die sich so schön über die Wünsche des Volkes hinweggesetzt hatten, ganz direkt zu spüren: Die Abwahl des prominenten Oltner Nationalrates erregte weit herum Erstaunen und auch Kopfschütteln.²³

Es brauchte Zeit, bis die Wunden vernarben. Zwanzig Jahre später gelang es den Solothurnern, Oltnern, Thalern,

Gäuern und Niederämtern zusammen mit den Bewohnern des Bipperramtes doch noch, die Basler Eisenbahnbarone zum Bau der Gäubahn zu zwingen. Die neue Bahnlinie durch das Kantonsgebiet, die 1876 eröffnet wurde, brachte beiden Städten einen zweiten Bahnhof: Solothurn den heutigen Hauptbahnhof und Olten die Station im Hammer. Und beide Städte mussten mit der Zeit erkennen, dass die Standorte, gegen die sie sich zunächst gewehrt hatten, der Siedlungsentwicklung alles andere als abträglich waren. Diesmal waren es allerdings die Oltner, welche die grössere Kröte schlucken mussten: Das Gäubahngleis wurde auf der Stadtseite des Empfangsgebäudes in den Hauptbahnhof eingeführt, obwohl sich die Oltner für ihren schönen Bahnhofplatz wehrten. Dafür finanzierte ihnen die Centralbahngesellschaft die neue Bahnhofbrücke, die der Stadt entscheidende Entwicklungsimpulse bescherte.²⁴

Solothurn erhielt in den folgenden Jahrzehnten eine Reihe von Nebenbahnen (EBT, SMB und schliesslich noch das «Bipperlisi»), sodass es auch noch zu einer Art Eisenbahnknotenpunkt wurde. Auf diese Weise mag es der «schönsten Barockstadt der Schweiz» etwas leichter gefallen sein zu verschmerzen, dass ihr das frühere Untertanenstädtchen am Hauenstein – wenigstens in wirtschaftlicher Hinsicht – über den Kopf zu wachsen begann.

¹ Oltner Wochenblatt 3. Juli 1856

² Bevölkerungszahlen bei U. Wiesli: Geographie des Kantons Solothurn, S. 451 und 455. Die Siedlungsentwicklung Oltens beschreibt A. Hauser: Architektur und Städtebau. Olten 1850–1920. Sonderpublikation aus Band 7 der Gesamtreihe Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920 INSA. Solothurn 2000, S. 21–55.

³ Dazu im Ueberblick P. Weissenbach: Das Eisenbahnwesen in der Schweiz I, S. 1 ff. H. Häfliger: Bundesrat Josef Munzinger. Solothurn 1953, S. 347–350

⁴ Solothurner Blatt 17. und 31. März 1852. s. dazu auch A. Mojonier: Die Solothurnische Verfassungsreform des Jahres 1856. JBSolG 1929, S. 127–142

⁵ Verhandlungen des Kantonsrats 1852 Juni 7. Sulzberger hatte sich als Mittelsmann englischer Financiers bereits Ende 1851 in Luzern um eine Konzession beworben. (Gubler F.: Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf der Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833–1852. Zürich 1915, S. 319 f.)

⁶ Solothurner Blatt 15. und 22. Sept. 1852

⁷ Solothurner Blatt 6. Okt. 1852

⁸ Trog sass 1852 im provisorischen Verwaltungsrat der Vorbereitungsgesellschaft der Schweizerischen Centralbahn. Als solcher führte er z. B. die Verhandlungen mit der Aargauer Regierung. Im März 1853 wurde er zum Vizepräsidenten des Directoriums der SCB gewählt. (R. Leupold: Mitteilungen über die Gründung der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft. Basel 1901, S. 5; Archiv SBB Historic, Protokolle des Provisorischen Verwaltungsrates 1852 und Direktionsprotokolle SCB Nr. 5/1853).

⁹ Verhandlungen des Kantonsrats 1852 Juni 2.

¹⁰ Solothurner Blatt 27. Okt. und 13. Nov. 1852

¹¹ Solothurner Blatt 23. und 31. Okt. 1852

¹² Landbote Nr. 56/1853. – s. Mojonier, S. 137

¹³ Solothurner Blatt 1. Dez. 1852. Der Entscheid des Kantonsrats wurde laut Solothurner Blatt 4. Dez. 1852 in Basel mit Missfallen, in Zürich mit Genugtuung aufgenommen.

¹⁴ Basler Zeitung 30. Nov. 1852; SB 7. Dez. 1852

¹⁵ Solothurner Blatt 7. Dez. 1852

¹⁶ Amtliche Sammlung der in Kraft stehenden Gesetze und Verordnungen für den Kanton Solothurn vom Jahre 1803 bis und mit 1883, Bd. 2, S. 144–161; der entsprechende Bundesbeschluss erfolgte am 28. Jan. 1853 (ebenda, S. 161–164.)

¹⁷ Dazu Benno Schubiger: Die Kunstdenkmäler des Kantons Solothurn Bd. 1, Basel 1994, S. 275–279.

¹⁸ Oltner Wochenblatt 6. März 1855 und SB 7. März 1855

¹⁹ Oltner Wochenblatt 27. März 1855

²⁰ Oltner Wochenblatt 7. Nov. 1856

²¹ Diese Formulierung findet sich im Rechenschaftsbericht des Regierungsrates 1853, S. 8.

²² Solothurner Blatt 24. bis 31. Okt. 1857. Die Zeitung zitiert den Kommentar der Basler Nachrichten: «Die Solothurner machen keine Ansprüche mehr darauf, in der Eidgenossenschaft mehr zu bedeuten als was ihre Seelenzahl mit sich bringt.»

²³ Darüber s. A. Hauser, S. 31–40.