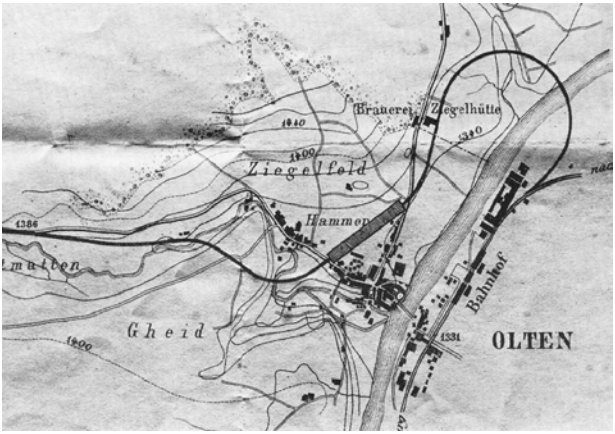
Planung und Bau einer Gäubahn

Bei der Eröffnung des Bahnhofes Olten im Jahre 1856 konnten vorerst einzig die Linien nach Aarau und Emmenbrücke in Betrieb genommen werden. Ein Jahr später folgte die Strecke nach Herzogenbuchsee und kurz darauf diejenige von Herzogenbuchsee nach Solothurn und Biel. Die Verbindung von Olten mit der Hauptstadt war lediglich auf einem Umweg und durch Umsteigen möglich. Die Gäuer mussten somit noch benahe 20 Jahre warten, bis auch sie seit dem 4. Dezember 1876 „mit dem Choli nach Olten auf den Markt fahren konnten.

Am 18. Mai 1870 wurde in der Kirche zu Oensingen durch eine Volksversammlung ein Initiativkomitee gewählt mit dem Auftrag, eine Eisenbahn von Solothurn nach Olten zu erstellen. Zu den Mitgliedern des Komitees gehörten neben Vertretern aus der Oberschicht auch der Dorfpfarrer **Dr. Robert Cartier aus Oberbuchsiten,** sowie der Ammann Zeltner aus Niederbuchsiten an.

Nach schwierigen und langen Vorverhandlungen des Initiativkomitees mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn konnte im Jahre 1872 die Projektierung der Gäubahn aufgenommen werden. Die Hauptprobleme der Projektierung waren weniger die Geländeschwierigkeiten im Gäu oder bernischen Bipperamt, sondern vielmehr die Anschlüsse und die Einführung in die bestehenden Bahnhöfe Olten und Solothurn (West). Beide standen zur geplanten Verbindungslinie zwischen den beiden Städten quer, und beiderorts floss als zusätzliches Hindernis in Bahnhofnähe die Aare.

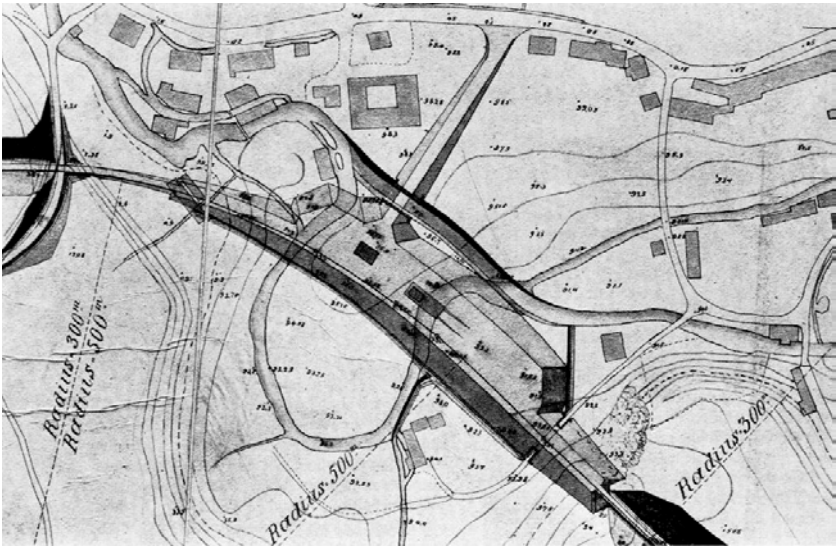


Originalplan M 1:25'000 (Stadtarchiv Olten)

Umstritten war lange Zeit der Standort des Gäubahnhofes in Olten. Die Gäubahnhof-Variante Neumatt zeigt deutlich, wie durch dieses Projekt die Stadtentwicklung beeinträchtigt worden wäre.

So liess man die Einzelprojekte fallen und führte die Gäubahn aus Südwesten über eine imposante **Gäubahnbrücke** in den heutigen Bahnhof ein.

Ausschnitt aus dem Plan für das schliesslich ausgeführte Projekt Olten-Hammer (Rötzmatt). Der Dünnernlauf musste korrigiert und die südwärts gerichtete Schlinge abgeschnitten werden (Stadtarchiv).



Im Gäu bot das flache Gelände weniger Varianten an. Hauptschwierigkeit war da die ständige Gefahr von Überschwemmungen durch die Dünnern. In Oensingen war der Bahnhof im Dorfzentrum südlich des Gasthofes Rössli vorgesehen. Von hier war zuerst auch eine Abzweigung nach Klus-Balsthal geplant. Erst das Wasserfallenprojekt hat dann den Bahnhof in die heutige periphere Lage gebracht.

Die Eröffnung der Gäubahn

Zu Beginn des Eröffnungsjahres 1876 musste mit einer gewaltigen Anstrengung die Fertigstellung vorangetrieben werden. So waren die Pfeiler der Gäubahnbrücke nur teilweise vollendet. Der Platz vor dem Bahnhof Olten-Hammer musste aufgefüllt und die Zufahrtsstrassen erstellt werden. Die Bahnhöfe im Gäu waren bereits vollendet und sahen mit „ihrer Schieferbedachung recht stattlich und schmuck“ aus. Das brillante Gebäude des Hammer-Bahnhofes übertraf mit seiner Eleganz den „Schuppen“ der Gäubahn im Bahnhof Olten.

Mitte Oktober wurden die Postkurse durch das Gäu abbestellt und der Fahrplan gedruckt. Von Olten nach Solothurn und umgekehrt verkehrten im Tag 6 Personenzüge. Zwei davon waren sogenannte Schnellzüge, die nur in Oensingen, Niederbipp und Wangen a.A. anhielten. Der eine verliess Olten um 08.25 Uhr, der andere Solothurn um 17.13 Uhr. Der früheste Zug fuhr in Olten um 06.05 Uhr ab, der letzte erreichte Olten um 21.22 Uhr. Die Fahrzeit betrug für einen normalen Zug etwa eine Stunde und 50 Minuten, für den Schnellzug rund 1 Stunde.

Am Sonntag, 3. Dezember 1876 endlich fuhr der festlich geschmückte Eröffnungszug von Olten mit Halt an allen Stationen über Neu-Solothurn, wie damals der heutige Hauptbahnhof noch hiess, nach Lyss. Er nahm in jeder Gemeinde die Festteilnehmer auf und brachte sie um 15.15 Uhr nach Olten zurück, wo das Bankett stattfand. Die entsprechende Festkarte war obligatorisch und kostete 4 Franken. – Auf der ganzen Strecke jubelte das Volk dem „Choli“ zu, und Schulklassen sangen vor den bunt bekränzten Bahnhöfen. Die Station Olten-Hammer war mit einer triumphalen Pforte und weiss-roten Wimpeln geschmückt, und in Wangen bei Olten stand:

Nicht jeder Dampf bringt uns Segen; Nicht jeder Choli bringet Glück.
Die Gäubahn, die soll leben, die bringt uns vorwärts, nicht zurück!

In Hägendorf war zu vernehmen:

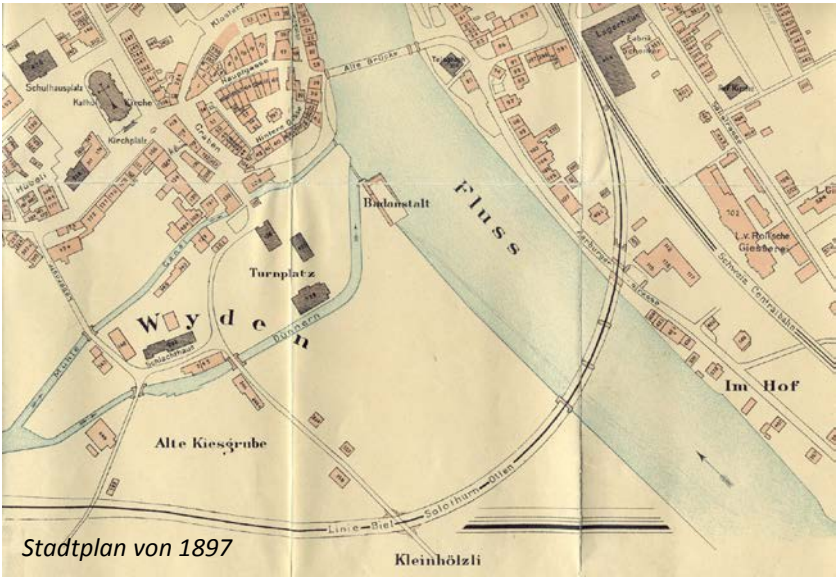
Des Menschen Geist, des Dampfes Macht,
Hat dem Gäu dies Glück gebracht.

Und **Oberbuchsiten** grüsste:

Macht der Choli recht Rumor, hat der Gäuer stets Humor.

Laut Zeitungsberichten wurden an der Feier in Olten rund ein Dutzend Reden gehalten. Die beiden Leiter des Gäubahnkomitees, Dietler und Vigier, wurden mit einer goldenen Uhr und einem silbernen Tafelservice beschenkt.

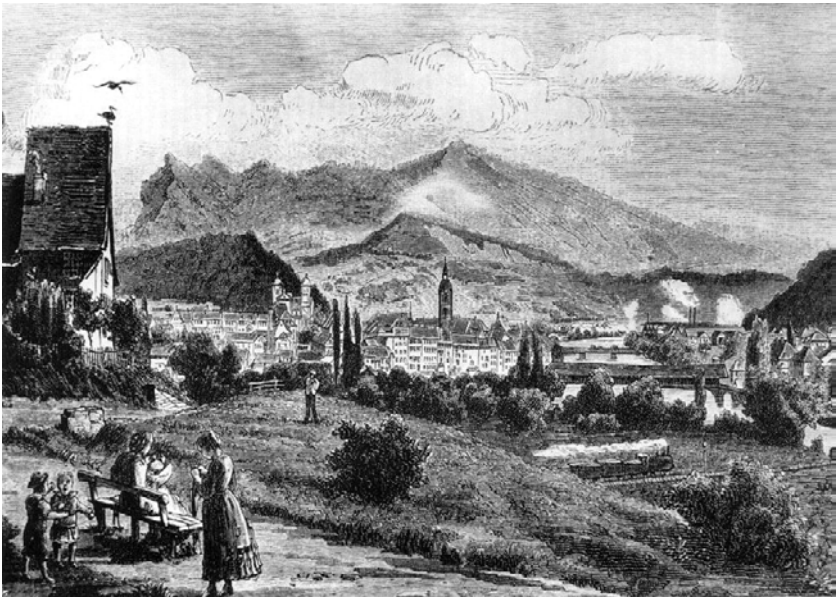
Der Stadtplan von 1897 zeigt die Einmündung vom Olten Hammer über die Gäubahnbrücke in die Geleise der Schweizerischen Centralbahn.



Stadtplan von 1897

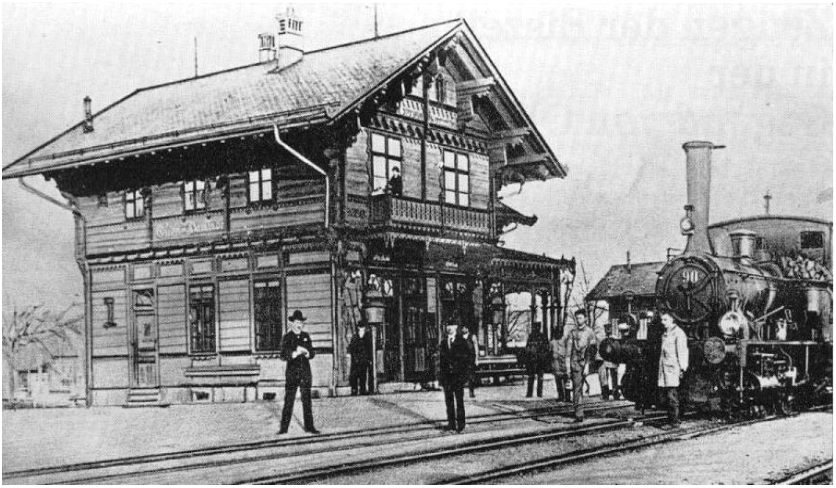
Am 4. Dezember 1876 nahm die Gäubahn offiziell den Betrieb auf der konzessionierten Linie von Olten bis Lyss auf. Die Begeisterung dauerte aber auch nach dem Fest noch an. Die Züge waren so gut besetzt, dass die mitgeführten Wagen kaum alle zu fassen vermochten und mehr als einer mit einem Stehplatz vorlieb nehmen musste. Doch konnten die Gäuer endlich mit dem Choli nach Olten auf den Markt fahren.

Manches hat sich verändert: 1927 wurde die Strecke elektrifiziert, die Aarebrücke umgebaut und verstärkt. In den dreissiger Jahren entstand im Hammer das neue Bahnhofgebäude. Nach dem zweiten Weltkrieg folgte der Ausbau auf Doppelspur. Der Schnellzug legt heute die Strecke in 22 Minuten zurück und die Gäuer Dörfer haben sich in Richtung der einst weit abgelegenen Stationen ausgedehnt und dort auch Industrien angesiedelt.



Olten um 1876

Im Vordergrund rechts ein Zug der Gäubahn im damals noch nicht überbauten Steinacker



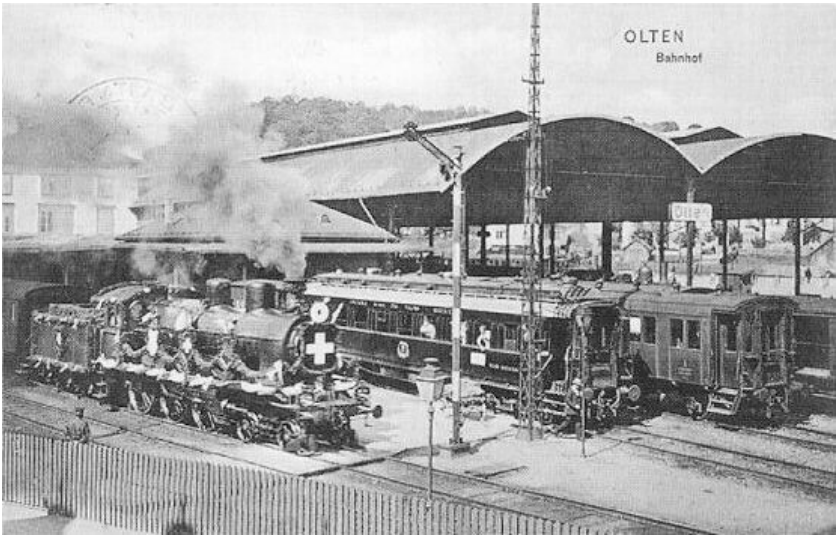
Der Bahnhof Olten-Hammer auf einer Postkarte um 1890

Eine Reise mit der Gäubahn

Ausgangspunkt ist der Inselbahnhof Olten

Der Bahnhof Olten um die Jahrhundertwende

Eine festlich geschmückte Dampflok vom Typ A 3/5 steht auf dem Gleis der Gäubahn. Es ist der Festzug, der am Sonntag, 17. Juli 1910 bereit ist zur Fahrt mit Komitee und Fahnen ans Eidgenössische Schützenfest in Bern.



Schnellzug
auf der Gäubahnbrücke
im April 1950

Der Bahnhof Olten Hammer um 1890

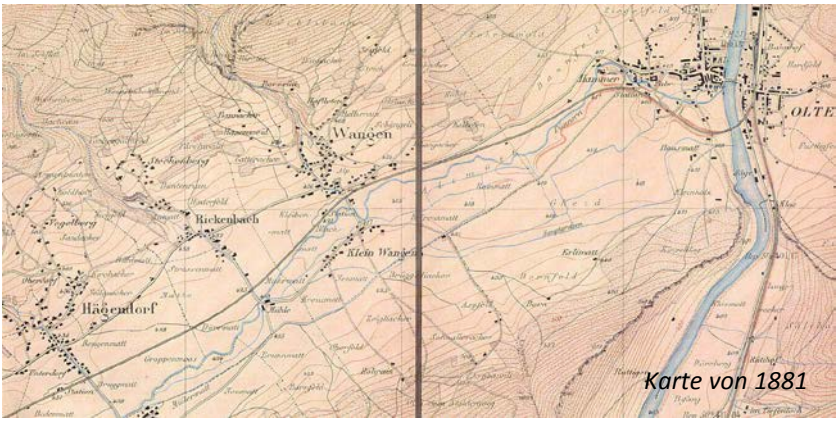
Der Architekt Johann Georg Müller (1822-1889) war für den Bahnhof- und Stationsgebäudebau eine führende Persönlichkeit gewesen. Seine Idee, dass jede Bahnlinie in ihren Gebäulichkeiten einen veredelten Ausdruck der im Lande üblichen Bauweise enthalten sollten, wurde mit der Chaletbauweise in Olten Hammer und im Gäu von Wangen bis Oberbuchsiten verwirklicht.

Stationsgebäude Olten Hammer vor dem Abbruch 1935

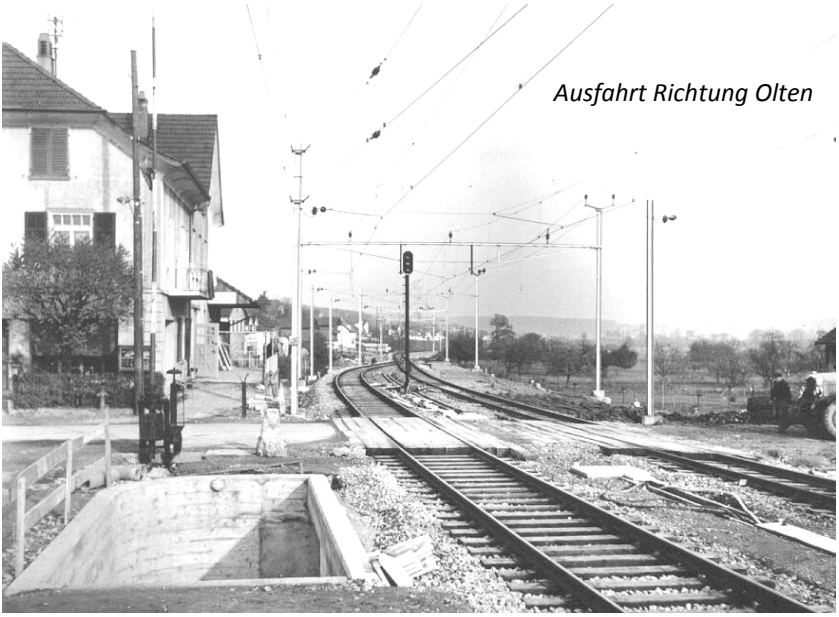
Die Zunahme des Pendelverkehrs aus dem Gäu und das Anwachsen des Güterumschlags, zum Beispiel durch die nahe Zementfabrik, machten einen Neubau des Stationsgebäudes Olten Hammer nötig. Das „Chalet“ im Heimatstil wurde nicht einfach abgerissen, sondern 1934 verkauft, sorgfältig demontiert, nach Rickenbach BL transportiert und dort vom neuen Besitzer als Wohnhaus wieder zusammengesetzt.

Der Neubau von 1936

Manches hat sich verändert. 1927 wurde die Strecke elektrifiziert, die Aarebrücke umgebaut und verstärkt. In den dreissiger Jahren entstand im Hammer das neue Bahnhofgebäude. Nach dem zweiten Weltkrieg folgte der Ausbau auf Doppelspur. Der Schnellzug legt heute die Strecke in 22 Minuten zurück und die Gäuer Dörfer haben sich (vgl. Karte von 1881 bis heute) in Richtung der einst weit abgelegenen Stationen ausgedehnt und dort auch Industrien angesiedelt.



Karte von 1881



Der Bahnhof Wangen bei Olten im November 1951

Der Bahnhof Hägendorf im November 1951

Der Bahnhof Egerkingen im November 1951

Der Bahnhof Oberbuchsiten
am 26. August 1914
Krieasmobilmachuna

Bahnwärterhaus in Oberbuchsiten um 1914
Die Familie Eberhard: Sohn Josef, Mutter Marie, Vater Josef, Sohn Arnold und Tochter Marie

Der Bahnhof Oberbuchsiten im November 1951

Der verwaiste Gasthof „Bauz“ im Dezember 2001

Der Bahnhof Oensingen im November 1951

Kleine Oensinger Baugeschichte

Im Jahre 1852 entschied die Bundesversammlung, dass der Bau von Eisenbahnen Sache der Kantone und der privaten Initiative sei. Die Gegend um Oensingen gehörte zum Einflussbereich der Schweizerischen Centralbahn (SCB). Diese konnte 1858 die Strecke Basel – Olten eröffnen und beabsichtigte die Ausweitung ihrer Anlagen auch nach Westen.

Nach langen und zähen Verhandlungen entschied sie sich für die Strecke Olten – Lyss. Die „Gäubahn“, wie sie genannt wurde, erlebte ihre Einweihung am 3. Dezember 1876 und konnte am folgenden Tag den regulären Betrieb aufnehmen.

1898 entschied sich das Volk nach einem heftigen Abstimmungskampf zum Rückkauf der wichtigsten Bahnlinien. Ab 1902 verkehrte im Gäu nicht mehr die private SCB, sondern die verstaatlichte SBB.

Die Wasserfallenbahn (WFB)

Schon früh plante die Centralbahn einen Seitenast zur Hauensteinlinie. Die Wasserfallenbahn sollte von Liestal über Reigoldswil nach Oensingen führen. Der Plan bekam Nahrung von einem Projekt, das Oensingen an eine internationale Linie angeschlossen hätte:

Belfort – Pruntrut – Delsberg – Oensingen – Willisau – Luzern.

Der ursprünglich im Mühlefeld vorgesehene Bahnhof wurde deshalb noch rechtzeitig an die „Westfront“ verlegt. 1878 begannen die Arbeiten auf beiden Seiten der Wasserfallen im Norden von Mümliswil. Schon war der Tunnel ein gutes Stück vorgetrieben, da brach die Unternehmerfirma zusammen und mit ihr die Realisierung des ganzen Projekts. Im Jahre 1881 zahlte die Centralbahn der Gemeinde Oensingen als Entschädigung für die ihr entgangenen Vorteile einer Wasserfallenbahn und des gänzlich ausserhalb des Dorfes gelegenen Bahnhofs den Betrag von 39'344.95 Franken, das wäre eine knappe Million heutiger Franken. Der Traum vom internationalen Verkehrsknotenpunkt Oensingen war endgültig ausgeträumt.

Die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB)

Mit dem Konkurs der Wasserfallenbahn schlug die Geburtsstunde der OeBB. Mit der ständigen Ausdehnung des Eisenwerkes wurde der Fuhrwerk- und Pferdepark für die Transporte nach Oensingen zur Bahn immer kostspieliger, so dass der Betrieb, zusammen mit der Gemeinde Balsthal, die Initiative zum Bau einer Nebenbahn ergriff. Der Bau erfolgte in relativ kurzer Zeit und die feierliche Eröffnung konnte am 16. Juli 1899 erfolgen.

Der Bahnhof Niederbipp
im März 1957

Der Bahnhof
Wangen an der Aare
im März 1954

um 1910

Der Bahnhof Deitingen

im März 1954

Der Bahnhof Luterbach-Attisholz im März 1955

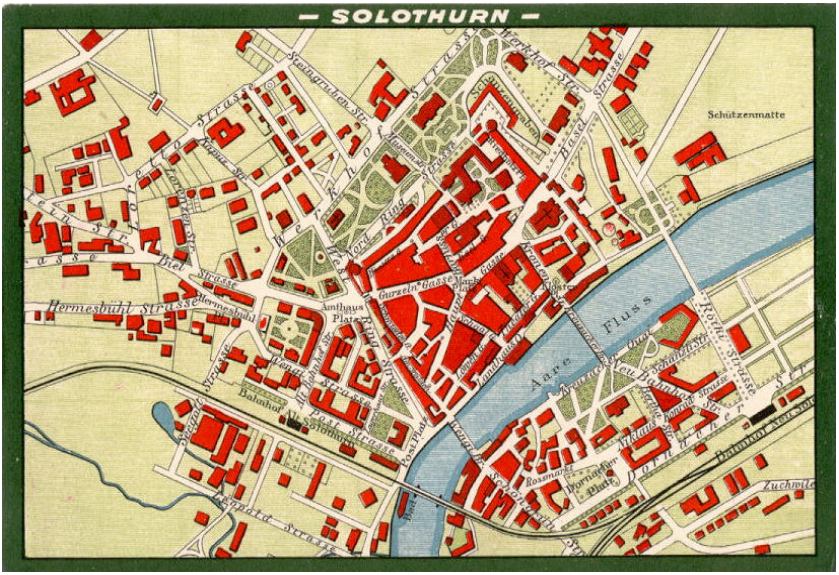
Der Neubau eines Hauptbahnhofes

Hauptprobleme für die Verwirklichung der Gäubahnlinie waren weniger Geländeschwierigkeiten im Gäu oder bernischen Bipperamt als vielmehr die Anschlüsse und die Einführung in die bestehenden Bahnhöfe von Olten und Solothurn (heute Solothurn West). Beide standen zur geplanten Verbindungslinie zwischen den beiden Städten quer und beiderorts floss als zusätzliches Hindernis in Bahnhofnähe die Aare. Die Einführung in die bestehenden Anlagen konnte also nur mittels weit ausholender Schleifen erfolgen.

Die Verbindung von Olten als Verkehrsknotenpunkt mit der Kantonshauptstadt bestand zu der Zeit nur über eine Spitzkehre in Herzogenbuchsee. Das Gäu wurde also umfahren. Mit der erteilten Konzession im September 1871 für eine Gäubahn bis nach Lyss stellte sich die Frage nach dem Bau eines weiteren Bahnhofes. Die Einführung zum Bahnhof Solothurn im Westen der Stadt an der seit dem 1. Juni 1857 eröffneten Strecke Herzogenbuchsee – Biel hing von der Linienwahl im Bipperamt ab. Vier Varianten, je zwei nördlich und südlich der Aare, standen zur Diskussion. In der Stadt führte die Standortfrage des neuen Bahnhofes zu heftigen Diskussionen, war doch der bestehende heutige Bahnhof Solothurn West damals kaum zehn Jahre alt.

Nach zähen Verhandlungen einigte man sich an einer Gemeindeversammlung in Solothurn auf das Projekt, die Linienführung südlich der Aare zu verwirklichen und den Neubau in der heutigen Vorstadt als Hauptbahnhof unter der Bezeichnung Bahnhof Neu Solothurn zu bauen.

Im Stadtplan von 1900 sind noch die Bezeichnungen *Bahnhof Alt Solothurn* und *Bahnhof Neu Solothurn* vorhanden.



Der Bahnhof Alt Solothurn heute Solothurn West im März 1957

Der Hauptbahnhof Solothurn im 19. Jahrhundert

Der Hauptbahnhof, ein öffentliches Gebäude, das früher von allen Seiten bequem zugänglich war. Inzwischen hat sich der Strassenverkehr des Platzes bemächtigt, und das ehemalige Hotel Metropole zeigt eine modernisierte Fassade.

Der Hauptbahnhof Solothurn im Jahre 1925

Die Strecke von Solothurn nach Lyss

Der Bau dieser Strecke ist die Verlängerung der Gäubahn als Teil der Broyetalbahn und die Weiterführung auf bernischem Gebiet. Wie aus den Statuten des Initiativ-Komitees der Gäubahn von 1870 hervorgeht, war die Stamm-Strecke von Olten nur bis Solothurn beabsichtigt und hätte dann Richtung Biel ihre Fortsetzung gefunden.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn versuchte der Centralbahn eine stärkere Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Gemeinden im Bucheggberg schmackhaft zu machen, und er begründete diese mit den hohen landwirtschaftlichen Erträgen des Bucheggberges. Der Bau wurde beschlossen und die Strecke folgte den Bedürfnissen der Eisenbahn, welche Steigungen und Kurven möglichst ausweicht. Zwischen Solothurn und Busswil konnte diese Anforderung in hohem Mass verwirklicht werden.

Gebaut wurde die Strecke Solothurn-Lyss vorerst einspurig, obwohl das vorhandene Trassee eine Doppelspur erlaubt hätte. Der Ausbau setzte nach der Jahrhundertwende ein. Der während des Zweiten Weltkrieges herrschende Kohlemangel führte zu verschiedenen Modernisierungen. Er brachte den elektrischen Antrieb der Lokomotiven auch für dieses Teilstück.

Das Gleis der Gäubahn verläuft nach der Ausfahrt von Solothurn Richtung Westen teilweise entlang der Strecke Solothurn-Burgdorf-Thun.

Der Bahnhof Leuzigen im Oktober 1944

Der Bahnhof Arch um 1900

Haltestelle Rüti bei Büren
im März 2002

Der Bahnhof Büren an der Aare im Oktober 1944

Der Bahnhof Büren an der Aare im März 2002

Busbetrieb auf der Strecke Lüsslingen-Büren an der Aare

Der Bahnhof Dotziaen im Dezember 1963

Der Bahnhof Busswil im März 2002

Der Endbahnhof der Gäubahnstrecke
Lyss um 1920

Der Bahnhof Lyss im Februar 1956

Jubiläumsfest in Luterbach – Sonntag, 28. April 2002

Festgedanke

Das Fest „125 Jahre Gäubahn“ ist der Auftakt zu den Feierlichkeiten 950 Jahre Luterbach, das Ende August dieses Jahres gefeiert wird. Die Gäubahn wurde im Dezember des vergangenen Jahres 125-jährig. Da es in dieser Jahreszeit für ein Jubiläum zu kalt war, verschob man den Festakt. Luterbach bietet sich ausserdem als Festort an, weil sich hier dank der Bahn einiges an Industrie und Gewerbe angesiedelt hat. Die Attisholz AG ist das beste Beispiel dafür. Die Bahn brachte hier den wirtschaftlichen Aufschwung ins Dorf.

Sehr lobenswert ist das Mitmachen und Mitgestalten des Festes durch die Eisenbahn-Klub Balsthal (Heinrich Kissling), Grenchen und Olten, sowie der historisch Interessierten. Ohne sie wäre das Fest nicht durchführbar.

Programmablauf

10.00 Uhr	Eröffnung durch Gemeindepräsident Max Wittwer Ansprache Landammann Rolf Ritschard SBB-Vertreter Ernst Lehmann
17.00 Uhr	Schluss des Festes

- **Dampffahrten** mit OeBB-Lok und zwei Salonwagen:

Balsthal ab	10.08	12.08	14.08	Billetpreise: Erwachsene
Luterbach an	10.45	12.45	14.45	Einfach Fr. 15.-
Luterbach ab	11.10	13.10	15.10	Retour Fr. 20.-
Balsthal an	11.48	13.48	15.48	Kinder zum halben Preis

- **Ausstellung Geschichte der Linie**
- **Historische Billetausstellung**
- **Grosse Eisenbahn-Modellanlage**
- **Besichtigungsfahrt Fabrikareal Attisholz**
- **Luterbacher Hiflyer (Fahrleitungsbühne**)
- **Kindereisenbahn**
- **Festwirtschaft / Kaffeestube**

* * * * * * * * * * *