

Oensingen im Eisenbahnfieber

Werner Stooss

Der Anschluss von Oensingen ans Eisenbahnnetz der Schweiz ist eine Geschichte von Hoffnungen, Enttäuschungen und neuer Hoffnungen. Es begann mit der Lage des Bahnhofs, der – in der Hoffnung des Baus der Wasserfallenbahn als weitere schweizerische Nord-Süd-Verbindung – etwa 20 Fusswegminuten ausserhalb des Dorfzentrums gebaut wurde, dazu noch mitten in einer Kurve! Es gibt wohl wenige Gemeinden, die durch die Eisenbahnpolitik der Gründungsjahre so arg getäuscht wurden, wie Oensingen.

Gäubahn Olten – Solothurn – Lyss

In den 1870er-Jahren war Oensingen ein bedeutender Pferdepostknotenpunkt mit täglich 28 Abfahrten in alle Himmelsrichtungen. Mit der Betriebsaufnahme der Bahn und später der OeBB verschwanden die Pferdeposten vollständig.

Die „Gäubahn“, wie sie genannt wurde, ist durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) erbaut und am 4. Dezember 1876 eröffnet worden. Die Strecke befindet sich seit 1902 im Besitz der SBB und ist Teil der Juralinie. Damit wurde das bereits in der industriellen Entwicklung befindliche Gäu erschlossen. 1872 wurden von der Gemeinde Oensingen 90'000 Franken für die kommende Gäubahn gezeichnet unter den Bedingungen, dass der Bahnhof in eine günstige Lage des Dorfes komme und dass es einen Hauptbahnhof abgebe.

Für den Bau war Mitte 1870 das interkantonale Gäubahnkomitee gegründet worden. Die Kantone Solothurn und Bern vergaben die Konzession an die SCB. Allerdings war von Solothurner Seite eine Klausel eingefügt worden, dass die SCB auch die Wasserfallenbahn und die Strecke Solothurn-Schönbühl bauen

sollen. Die SCB trat zwar darauf ein, kam aber ihren Verpflichtungen zum Bau der beiden andern Strecken nicht nach, was zu schweren gerichtlichen Auseinandersetzungen führte.

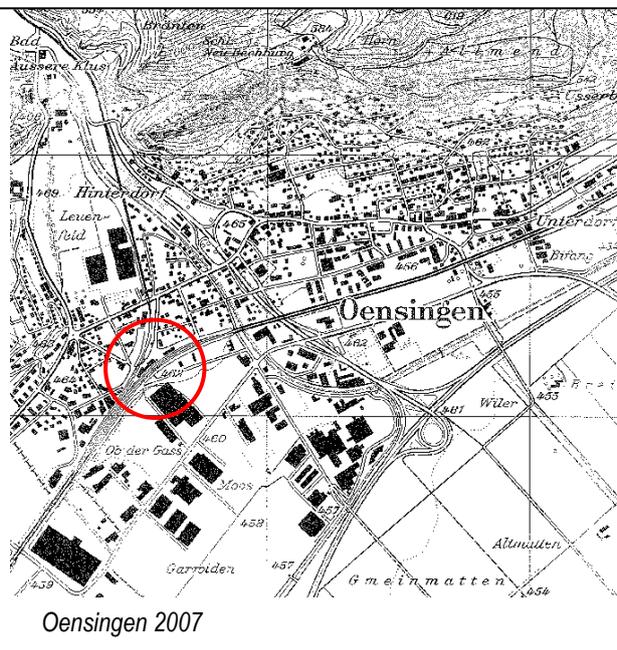
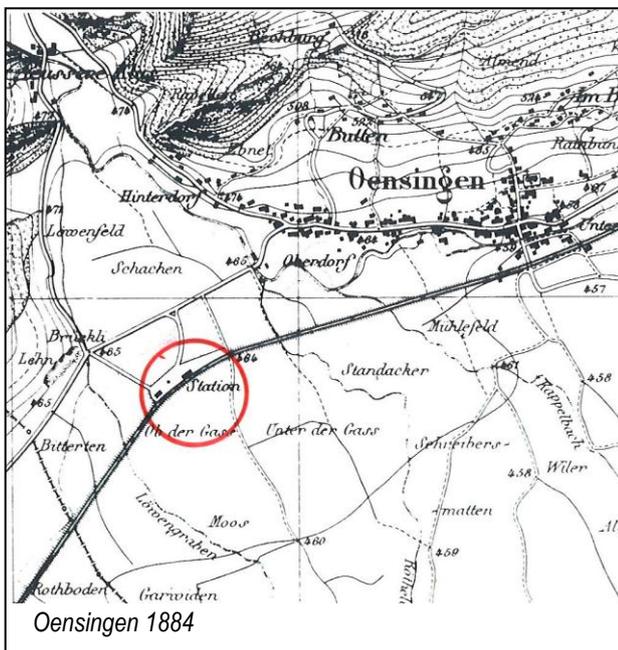
Die Strecke war anfänglich nur einspurig angelegt, die SCB hatte allerdings schon für einen doppelspurigen Ausbau Land erworben. Der Ausbau für Doppelspur erfolgte grösstenteils zwischen 1950 und 1955. Am 23. Dezember 1927 wurde die elektrische Zuförderung eingeführt.

Auf der Strecke verkehren stündlich ein IR mit Halt in Oensingen und halbstündlich ein Regionalzug mit Halt an allen Stationen. Auf der Strecke verkehren zusätzlich auch sehr viele Güterzüge, denn die Jura-südfuss-Bahn ist die Hauptachse der Ferngüterzüge zwischen den Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne Triage. Nach Angabe der SBB sind dies in Oensingen monatlich rund 2650 Ferngüterzüge und 85 Traktorgüterzüge.

Vor 137 Jahren kostete eine Retourfahrt in der 3. Klasse nach Solothurn 1.35 Franken, was heute einem Geldwert von über 35 Franken entspricht. Bahnfahrten waren teuer! Eine alte Oensingerin erzählte, die Zibelfrauen hätten deshalb weiterhin zu Fuss die Märkte der umliegenden Städte besucht, damit nicht die Bahnfahrt den Tagesverdienst aufgefressen habe.

Projekt Wasserfallenbahn

Gemäss Plan war eine möglichst kurze, nahe der Luftlinie liegende Eisenbahnstrecke zwischen Basel und Bern vorgesehen mit einem Durchstich unter dem Höhenzug der Wasserfallen. Bereits 1858 wurde der von der SCB erstellte Hauensteintunnel zwischen Olten und Läfelfingen in Betrieb genommen. Daher geriet



das Projekt Wasserfallenbahn zunächst in Vergessenheit. Mit dem Eisenbahngesetz von 1873 kam die Idee jedoch neu auf, da dieses Gesetz verlangte, dass Güterzüge auf der kürzesten und direktesten Route geführt werden müssen. Am 3. Juni 1873 stellte die SCB daher ein Konzessionsgesuch, das auch eine Klausel für die Gäubahn enthielt. Oensingen beschloss, sich am Bau mit 40'000 Franken zu beteiligen.

Scheitern des Projektes

Schon 1873 begannen zwischen Reigoldswil und Mümliswil die Bauarbeiten mit dem Ausbruch des Tunnels durch 250 Arbeiter, aber bereits 1874 mussten der Bau des Tunnels und der Zufahrtstrecken eingestellt werden. Der Tunnel selbst wurde nur auf einem kurzen Teilstück im Rohbau erstellt, das Nordportal ist heute noch vorhanden. Auf der Südseite ist beim Restaurant Limmerschluft das Trassee des Bahnhofs noch ersichtlich.

Grund des Scheiterns war einerseits die bereits seit 1858 bestehende Hauensteinlinie Basel-Sissach-Läufelfingen-Olten, die einen Grossteil der Verkehrsbedürfnisse der damaligen Zeit abdeckte. Deshalb war keine grosse Rendite zu erwarten, und die Beschaffung der notwendigen Mittel war nicht erfolgreich. Zudem stand die endgültige Linienführung ausserhalb des Tunnels noch nicht einmal fest. Andererseits war der Umstand schuld, dass die SCB mit der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) zeitgleich die Bözbergbahn von Pratteln nach Brugg baute (Eröffnung 2. August 1875). Sie war zusammen mit der Aargauischen Südbahn als Zubringer zur Gotthardbahn gedacht, der zu jener Zeit einzigen Verbindung durch die Alpen. Die zu erwartende Rendite war höher als bei der Wasserfallenbahn, bei welcher vornehmlich nationaler Verkehr zu erwarten war. Das finanzielle Risiko der SCB konnte dank dem Zusammengehen mit der NOB bei der Bözberglinie merklich verringert werden.

Das abrupte Ende der Bauarbeiten war aber für die vom Bau betroffenen Gemeinden ein finanzielles Desaster, was zu langwierigen Gerichtsverfahren mit Expertisen und Gegenexpertisen führte. Letztlich wurde die SCB zu Entschädigungszahlungen an die Gemeinden verurteilt, gleichzeitig aber auch von der Verpflichtung zum Bau der Wasserfallenbahn enthoben.

Das Scheitern des Eisenbahnprojektes trug dazu bei, dass die Waldenburgerbahn realisiert werden konnte (Schmalspur 750 mm, Eröffnung 30. Oktober 1880). Auch die Industrie in Balsthal, die damals hoffte, via Wasserfallenbahn Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz zu finden, suchte nach deren Scheitern nach anderen Lösungen und baute schliesslich die Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB, Eröffnung 17. Juli 1899).

Bahnhof Oensingen als Verkehrsknotenpunkt

Die Ausführung der projektierten Wasserfallenbahn wäre für Oensingen ein sehr wichtiges Ereignis gewesen. Am 18. Juli 1880 behandelte die Gemeinde das Wasserfallenbahntraktandum. Es lag ein Antrag der SCB vor, wonach die Wasserfallenbahn nicht gebaut werde. Den in ihren Verkehrsinteressen verletzten Gemeinden wurde 1881 eine Entschädigung von 200'000 Franken ausbezahlt. Oensingen erhielt für den ihr entgangenen Vorteil einer Wasserfallenbahn und den Nachteil des gänzlich ausserhalb des Dorfes gelegenen Bahnhofs den Betrag von 39'344.95 Franken, was eine gute Million heutiger Franken wäre. Ammann Studer schrieb damals an das Eisenbahndepartement zu Händen der Wasserfallenbahnkommission:

“Wie Ihnen bekannt ist, war beim ersten Projekt der Gäubahn von Herrn Dietler die Bahnhofanlage ins Mühlefeld (südlich Gasthof Rössli) projektiert gewesen. Es ist dies die ganz geeignete einzig richtige Lage des Bahnhofs von Oensingen. Es waren deshalb auch sämtliche Bewohner des Dorfes mit diesem Projekt einverstanden... Die gegenwärtige Bahnhoflage ist nun 20 Minuten vom Dorf entfernt. Diese ungünstige Lage wurde durch das Wasserfallenprojekt verursacht... Wohl sei die Bevölkerung von Oensingen mit der Verlegung, wie sie jetzt ist, einverstanden gewesen, jedoch nur unter der Bedingung und der sicheren Voraussicht, dass die Wasserfallenbahn komme, was seinerzeit auch bei der Subskriptionsliste vorbehalten wurde“.

Oensingen konnte sich also mit dieser Verlegung befreunden, weil es mit der Wasserfallbahn ein Verkehrsknotenpunkt geworden wäre. In der Perspektive lagen auch die Linie Langenthal-Wauwil und das Projekt von Oensingen durch die Klus nach Delémont-Porrentruy. Diese Bahnen wurden damals in Aussicht genommen und im Gäubahnvertrag der Centralbahn festgesetzt. Wegen all dem willigte Oensingen in die Verlegung des Bahnhofs ein.



Bahnhof Oensingen um 1900

Durch den Knotenpunkt wären die industriellen Bestrebungen von Oensingen gefördert worden. Nach dem Konkurs der Wasserfallbahn wurde eine Abordnung an die Regierung gesandt, sie möchte den Bahnhof an den ursprünglichen Standort verlegen, aber es war zu spät. Der Traum vom Verkehrsknotenpunkt Oensingen war endgültig ausgeträumt!

Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB)

Die Oensingen-Balsthal-Bahn AG (kurz OeBB) mit Sitz in Balsthal ist immer noch eine private Eisenbahngesellschaft. Ihre gut vier Kilometer lange, normalspurige Strecke führt von Oensingen nach Balsthal. Nach dem Scheitern der Wasserfallbahn kam in Balsthal der Wunsch nach einem leistungsfähigen Transportmittel mit Bahnanschluss an die Jurafusslinie auf. Ein solcher brächte der dort ansässigen Industrie – vor allem dem Von Roll'schen Eisenwerk Klus, der Papierfabrik Balsthal sowie der ganzen Region Thal – wirtschaftliche Vorteile.

Konzession von 1893-1973

Erst 1891 kam es zur Bildung eines Initiativkomitees, dem am 28. Juni 1893 die Konzession für eine normalspurige, mit Dampf betriebene Bahn erteilt wurde. Nach langem Hin und Her konnte mit den Bauarbeiten im Sommer 1898 begonnen werden; am 17. Juli 1899 wurde die Stichbahn mit zwei E 3/3 Dampflokomotiven eröffnet. Verwaltungsrat war damals u.a. Ingenieur Eduard Riggerbach vom Schloss Neu-Bechburg und Grossrat in Basel.

Die Bahn hatte von Anfang weg grosse Existenzschwierigkeiten. Schon Ende der dreissiger Jahre wurde von einem Ersatz durch einen Autobus oder von einer gänzlichen Stilllegung der Strecke gesprochen. Wegen der ständig steigenden Kohlepreise während der Kriegsjahre wurde die Elektrifikation vorangetrieben und 1943 mit zwei Ce 2/2 Lokomotiven eingeweiht. Die Gemeinde Balsthal leistete damals einen namhaften A-fonds-perdu-Beitrag.

Konzessionserneuerung 1973

Um die fällige Konzessionserneuerung im Jahre 1973 entbrannte ein heftiger Kampf. Die OeBB war eine Aktiengesellschaft, an der die Von Roll AG (Gerlafingen) die Aktienmehrheit besass. 1969 übernahm deshalb die EBT die Betriebsführung für die Bahn. Am 9. Juni 1970 beschloss die Aktionärsversammlung unter dem Präsidium der Von Roll AG, die Konzession auslaufen zu lassen und nur noch ein Verlängerungsgesuch für den Güterverkehr einzureichen. Nun aber nahm die Bevölkerung den Kampf auf. Am 31. Oktober 1971 beschloss die Stimmbürger der Gemeinde Balsthal, für 1.435 Millionen Franken die Aktienmehrheit zu übernehmen. Am 17. November 1971 wurde eine neue

Generalversammlung einberufen, die den Beschluss vom 9. Juni 1970 aufhob und die Beibehaltung des Personenverkehrs beschloss. Am 6. Dezember 1971 wurde ein neues Konzessionsgesuch für die Weiterführung des gemischten Verkehrs eingereicht.

Trotz des offenkundigen Willens der Bevölkerung und der Kantonsregierung setzte es in der Session der eidgenössischen Räte noch einen harten Endkampf ab. Der Bundesrat beschloss auf Empfehlung des Amtes für Verkehr den Räten, nur eine Erneuerung der Güterverkehrskonzession zu beantragen. Die Räte entschieden sich jedoch für eine Konzession des Gemischtverkehrs. Damit bleibt die OeBB in ihrer Form für weitere 50 Jahre bestehen. Im Zuge der Übernahme der Aktienmehrheit durch die Einwohnergemeinde Balsthal wurde 1973 auch der Verwaltungsrat neu bestellt und Nationalrat Daniel Müller (Balsthal) zum Präsidenten berufen. Mit Wirkung ab 1. Januar 1974 bestimmten die Verwaltungsbehörden auch eine neue Betriebsleitung, womit die Verantwortung der Bahn wieder nach Balsthal geholt wurde.

Betrieb Heute

Mit der Inbetriebnahme der Bahn 2000 bzw. dem Verkehrskonzept „Thal 2005“ wurde ein Halbstundentakt eingeführt, welcher in Spitzenzeiten von Postautokursen ergänzt wird. 2011 wurden 580'000 Personen und 159'500 Gütertonnen befördert. Die OeBB verfügt über viel altes SBB- und OeBB-Rollmaterial und kann damit Nostalgiefahrten anbieten, so etwa den „Roten Pfeil“. 1975 wurde die Dampflokomotive E 3/3 1 durch die Jugendgruppe unter Pfarrer Fritz Sartorius revidiert und für Nostalgiefahrten eingesetzt.



Dampfbahn mit der Lokomotive E3/3 1 von 1899

Dorfbahn Oensingen

Die meterspurige Langenthal-Jura-Bahn (LJB) wurde 1907 eröffnet. Sie betrieb als Strassenbahn die Strecke Langenthal-Niederbipp-Oensingen Krone. Für den Bau entscheidend war der Beschluss der Gemeinde Oensingen von 1905, an die Gründung einen Beitrag von 40'000 Franken zu leisten, sofern die Bahn ins Dorf geführt würde. In regelmässigen Kursen wurde die Strecke befahren, nur während der verschiedenen Dünnernüberschwemmungen wurde jeweils der Betrieb eingestellt. Aber bereits 1928 wurde der Streckenabschnitt durch das Dorf bis zum Bahnhof SBB aus Rentabilitätsgründen wieder aufgegeben. 1943 fiel auch der Streckenabschnitt Oensingen SBB nach Niederbipp dem Rentabilitätsdenken und dem aufkommenden Privatverkehr zum Opfer. Die von Oensingen ausgehandelte Entschädigung von 10'000 Franken wurde zum Verkehrsverbesserungsfond gelegt, aber dann für andere dringende Aufgaben verwendet.

Bipperlisi bis Oensingen verlängert

Die Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB, im Volksmund liebevoll „Bipperlisi“ genannt) eröffnete am 9. Januar 1918 die meterspurige elektrische Strassenbahn von Niederbipp nach Solothurn, Station Baseltor. Mit dem Bau der Rötibrücke wurde 1925 die Linie bis zum Hauptbahnhof Solothurn SBB verlängert. Die SNB führte zu gewissen Tageszeiten auch Züge nach und ab Oensingen SBB, um gute Anschlüsse an die OeBB und nach Solothurn herzustellen. Dies änderte mit der im Jahre 1943 vorgenommenen Stilllegung und Entfernung der Geleise.

Bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges hatte die Bahn mit grossen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Weil nur die nötigsten Unterhaltsarbeiten gemacht werden konnten, kam die Bahnanlage in einen schlechten Zustand. Zur Schonung des Rollmaterials wurde die Strecke eine zeitlang nur mit 25 km/h befahren. Es gab immer wieder Bestrebungen, die Bahn durch Autobusse zu ersetzen. In den sechziger Jahren wurde weitgehend eine Trennung von Bahn und Strasse vorgenommen und neues Rollmaterial eingesetzt.

Aare Seeland mobil (asm)

1999 fusionierten die oberoargauischen Schmalspurbahnen, die Automobilkurse sowie die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) zu einer einzigen Aktiengesellschaft unter dem Namen „Aare Seeland mobil“ (asm).

Die Neubaustrecke Niederbipp-Oensingen wurde 2012 parallel zum SBB-Trasse verlegt und kostete rund 20 Millionen Franken. Nachdem die Konzession nach heftiger Debatte endlich vorlag, erfolgte der Spatenstich am 1. Dezember 2010. Die Inbetriebnahme der 1.7 Kilometer langen Streckenergänzung erfolgte zum Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012. Damit wurde Oensingen nach rund 70 Jahren Unterbruch wieder ans Schmalspurnetz angeschlossen.

Ab 2011 wurden sechs moderne Niederflurzüge im Raume Solothurn – Oberaargau eingesetzt. Die Investitionen in das neue Rollmaterial und den Unterbau lohnten sich, ergaben sie doch grösseren Komfort und erlaubten höhere Reisegeschwindigkeiten. Die Züge verkehren heute im Halbstundentakt. Die verlängerte Bahnlinie wird bereits im ersten Jahr rege benutzt. Neben Berufspendlern nutzen hauptsächlich Schüler die besseren Verbindungen, vor allem in Richtung Solothurn.



asm: Neubaustrecke Oensingen-Niederbipp

Quellen

- Emil Probst, Pfarrer, Ortskunde von Oensingen, Oensingen, 1932
- Gustav Adolf Frey, Zur Geschichte der Wasserfallenbahn, Baselbieter Heimatblätter, 1938/1939
- Kurt Oehler, 75 Jahre Oensingen-Balsthal-Bahn, Artikel in Solothurnerzeitung 13.7.1974
- Die Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB), in Gemeindechronik 1000 Jahre Oberbipp, 1971
- Max Kamber, Oensingen im Wandel der Zeiten, Oensingen, 1973
- Paul Stäuble, 100 Jahre Gäubahn, Artikel im SBB Nachrichtenblatt 1/1977
- „dr önziger“, Themenheft Verkehr, Nr. 16/1986