



Gemeinde Gännsbrunnen

Die Weissensteinbahn



Bahnstation Gännsbrunnen

Der Gedanke zur Schaffung einer besseren Verkehrsverbindung zwischen den Landesgegenden südlich und nördlich der Weissensteinkette und die Bestrebung für eine Durchtunnelung der natürlichen Schranke des Weissensteins gehen bis ins Jahr 1844 zurück, in eine Zeit also, in der die moderneren Verkehrsmittel noch gar nicht bekannt waren. Oberst Zeltner wollte einen Strassentunnel, später wurde eine Pferdebahn zwischen Gännsbrunnen und Solothurn projektiert. Dann wieder eine Normalspurbahn für 9 Mio. Franken und 1869 hatte Ingenieur Rickenbach von Olten die Idee einer Zahnrad- und Adhäsionsbahn mit einer Länge von 17 Km für 4 ½ Mio. Franken. Dann war Professor Gerlich vom Polytechnikum in Zürich der Meinung, dass eine reine Adhäsionsbahn mit 35 % Steigung einer Zahnradbahn vorzuziehen sei.

Am 29. Mai 1889 reichte Ingenieur Spillmann, als Präsident des Initiativkomitees, beim Bundesrat ein Gesuch ein für die Erteilung einer Konzession zum Bau der Normalspurigen Bahn von Solothurn nach Münster. Noch im gleichen Jahr, am 9. Dezember erteilte die Bundesversammlung die Konzession für dieses Bahnunternehmen, verbunden mit der Frist von 2 Jahren für die Einreichung der üblichen Unterlagen und nicht zuletzt der Finanzierung. Die Frist musste dann verlängert werden. 1891 stimmte das Berner Volk einer Beteiligung von 230 000.- Franken zu, dies für die Teilstrecke von 9 Km auf Berner Gebiet. Obwohl die Einwohner- und Bürgergemeinde der Stadt Solothurn eine Beteiligung von je Fr. 700 000.-bewilligten stockte der Fortgang des Projektes an den Subventions-sperren des Kantons, was zur Demission des damaligen Präsidenten Spillmann führte. Sein Nachfolger wurde dann

Ammann und Nationalrat W. Vigier.

Man wollte dann doch wieder eine billigere Variante, mit einer Zahnrad- und Adhäsionsbahn, doch wurde dieser Plan glücklicherweise wieder verworfen. Es wurde nun wieder eine von Ingenieur Ritter-Egger projektierte, normalspurige Adhäsionsbahn zu einem Preise von Fr. 5 700 000.- ins Auge gefasst.

1898 reichte das Ingenieurbüro Müller und Zeerleder von Zürich ihr Projekt ein. Das detaillierte Bauprojekt sah eine Baulänge von 21,946 Km mit einer Maximalsteigung von 27% vor. Im Tunnel mit 2,7 Km eine Steigung von 18%. Am 5. April 1898 leistete der Kanton eine erste Anzahlung an die Bahn von Fr. 133 200.--. Nach etlichem Hin und Her und Nachtragskrediten wurde am 30. April 1899 die Aktiengesellschaft gegründet. Der Tagespräsident war Nationalrat Vigier und die Tagung fand in der Aula der Kantonsschule statt.



Station Gännsbrunnen mit Tunnelportal und Wasserstollen

Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Solothurn erfolgte am 15. September 1899 und durch Bern am 21. September 1899.

Zwischen der Konstituierung und der Realisierung lagen aber noch Welten, denn schon bald zeigte sich, dass damals auch schon die Presse eine heftige Polemik entspann. So wurde die interkantonale, volkswirtschaftliche, politische und strategische Bedeutung des Projektes in Frage gestellt. Oberingenieur Moser aus Zürich befasste sich mit einem Projekt einer Münster-Grenchen-Bahn die schon wegen der geringeren Steigung besser wäre. Die Berner Regierung liess darauf, durch Oberingenieur Hittmann in Bern und den Rigibahndirektor Ingenieur Fellmann eine Expertise erstellen. Die Experten kamen zum Schluss, dass die Solothurn-Münster-Bahn, wie sie nun landläufig genannt wurde, sowohl dem schweizerischen Verkehrswesen im allgemeinen als auch dem Kanton zu grossem Nutzen gereichen würde. Das Projekt wurde jedoch noch ein wenig abgeändert so dass die Steigung von 27% auf 25% reduziert wurde.

Nachdem nun eigentlich alles im "Butter" schien, gab es doch wieder Schwierigkeiten mit der Finanzierung durch die Basler Handelsbank und mit der Firma Buss & Cie. .

Die Stadt Solothurn musste Kapital- und Zinsgarantien übernehmen. Die erste Hypothek war mit 4 ½ % verzinst, die zweite Hypothek mit 4 %.

Der 7. Oktober 1903 wurde dann zum Schicksalstag der Solothurn-Münster-Bahn. Nach einer dreitägigen und heftigen Debatte beschloss der Grosse Rat des Kantons Bern, sich am Aktienkapital mit Fr. 1 185 000.- zu beteiligen. An diesen Beschluss wurden jedoch noch einige Bedingungen geknüpft, die unverzüglich erfüllt wurden, um den Beginn der Erdarbeiten am 15. November 1903 nicht zu verpassen. Der Beginn der Erdarbeiten waren ein solothurnischer Volksbeschluss. Eine Verzögerung oder Verschiebung hätte die Realisierung der Bahn in Frage gestellt.

Am 16. November 1903 wurde in Gegenwart von Vertretern der solothurnischen Kantonsregierung festgestellt, dass der erste Spatenstich am südlichen Hauptportal getan worden ist und damit die solothurnische Bedingung für den Baubeginn erfüllt war.



Maschinenvortrieb im Sohlstollen mit 3-Bohrmaschinen im harten Gebirge.

Gemeinden und Kanton Bern sowie Gesellschaften	Fr. 1873000.-
Gemeinden und Kanton Solothurn sowie Gesellschaften	Fr. 2745500.-
Andere Kantone, Gesellschaften und Private	Fr. 181 500.-
Anleihen 1. Hypothek	Fr. 1250000.-
Anleihen 2. Hypothek	Fr. 1250000.-
Total	Fr. 7300000.-

Zu erwähnen wäre noch, dass das Baukonto 1932 infolge Elektrifizierung auf Fr. 9 353 557.- angewachsen war und dass es 1957 schon Fr. 12 639 022.- betrug, wobei man gewisse

Schwierigkeiten mit Rutschungen und moderneres Rollmaterial berücksichtigen musste.

Der Bahnbau selbst musste mit dem Tunnelbau vorangetrieben werden. Auf der Südseite musste schon nach 850 m die Arbeit angehalten werden, denn man hatte die Gartenmattquellen angeschnitten. Beim Nordportal wurde nach 250 m das ursprüngliche Raussbett angeschnitten wobei sich auf der Terrainoberfläche beim Gasthof St. Josef trichterförmige Einsenkungen zeigten. Zudem bestand die Gefahr, dass sich mit dem Oberflächenwasser auch Schlamm und Geschiebe in den Tunnel ergiessen würden.



Einfahrt der Schichtarbeiter

Der Tunneldurchstich erfolgte am 23. September 1906 bei Tunnelkilometer 3,406 vom Südportal entfernt. Am 3. August 1908 fand die offizielle Eröffnungsfeier mit Bankett im Saalbau in Solothurn statt.

Schon bald braute sich nach der grossen Durchstich- und Eröffnungsfreude ein böses Gewitter zusammen. Die Firma Buss gelangte mit einer Nachforderung von rund 2 Mio. Franken an die Betreiber der Bahn. Die Bahn stellte eine Gegenforderung von Fr. 560.000.-- , das Gericht empfahl einen Vergleich, und so musste die Bahn schlussendlich Fr. 400 000.-nachzahlen. Buss drängte auf eine sofortige Bezahlung, so dass die Bahn in ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten geriet. Ein weiterer Schlag war der Kriegsbeginn 1914 bei dem die Grenzen zu Frankreich geschlossen wurden und ein grosser Teil des Transitverkehrs unterbunden wurde. Ein grosser Mann der damaligen Industrie , Ludwig von Roll setzte sich dafür ein, dass wenigstens die Halbfabrikate aus Frankreich über Delle via Solothurn-Münster-Bahn nach Gerlafingen gelangten. Die folgenden Jahre waren finanziell immer wieder schwer.

Die Rückzahlungsfristen der Anleihen wurden verlängert. Sanierungen mit drei neuen Aktienkategorien im Jahre 1923.

1931 während der bekannten Krisenzeit verzeichnete man auch bei der Bahn einen Einnahmerückgang und das Unternehmen

geriet in eine neue Notlage, so dass keine Zinsen auf die Obligationen bezahlt werden konnten. Durch Vermittlung des Bundesgerichts konnte eine zweite Finanzierung durchgeführt werden. Am 1. November 1939 ist das "Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen" vom 6. April des gleichen Jahres in Kraft gesetzt worden. Der Solothurn-Münster-Bahn wurde von Bundesrat mit einem Betrag von Fr. 1 200 000.- unter die Arme gegriffen. In wirtschaftlich normalen Jahren wäre die Solothurn-Münster-Bahn in der Lage gewesen, ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen.

Doch Erschütterungen wie Umgestaltung auf Elektrizität, Weltkriege und die grosse Wirtschaftskrise der dreissiger Jahren haben arg an der gesunden Basis genagt. Sie hat jedoch den Stürmen getrotzt, ist und bleibt für die von ihr bedienten Gegenden nach wie vor von unschätzbare Bedeutung.

Die kurze, aber romantische Dampfbahn-Zeit.

