

Allgemeines.

Weissenstein heisst die erste Kette des Solothurner Juras. Berühmt geworden ist der Name durch den prachtvollen Aussichtspunkt, in der Mitte dieser Jurakette, direkt oberhalb der Stadt Solothurn, auf 1287 Meter über Meer gelegen. Gebiete von 17 Schweizer Kantonen überblickt der Beschauer vom Weissenstein aus. Flach ausgebreitet liegt die schweizerische Hochebene unmittelbar vor ihm. Die Alpenkette bildet den erhabenen Abschluss der herrlichen Sicht, begrenzt im Osten durch den Säntis, im Westen durch den Mont Blanc und die Savoyer Berge. Unübertroffen ist dieser Rundblick, erstmals gezeichnet im Jahre 1817 durch Heinrich Keller, dessen Werk 1904 durch Xaver Imfeld verbessert wurde.

Neben der einzigartigen Aussicht besitzt der Weissenstein manch andern Vorzug. Anno 1829 schon rühmt der Kantonsphysikus Dr. Kottmann in einer ausführlichen Broschüre das gesunde Klima des geologisch und botanisch interessanten Juraberges. Der Weissenstein gehört zu den sonnenreichsten Orten der Schweiz, beträgt doch die Sonnenscheindauer an den kürzesten Wintertagen noch acht Stunden, im Hochsommer aber volle 14 Stunden. Zu jeder Jahreszeit bildet der Berg einen ganz besondern Anziehungspunkt. So kommt es wohl nicht von ungefähr, dass dort oben schon im Jahre 1826 ein Gasthaus gebaut worden ist. Es hat sich bis heute, Passanten und Gästen während des ganzen Jahres ununterbrochen zur Verfügung stehend, zu einem stattlichen Kurhaus entwickelt, das mit seinen 60 Betten allen Ansprüchen gewachsen ist. Gegenwärtig wird das Kurhaus durch seine Eigentümerin, die Bürgergemeinde der Stadt Solothurn, mit einem Kostenaufwand von rund 600'000 Fr. baulich und betriebstechnisch verbessert, um es den Anforderungen unserer Zeit anzupassen.

Die Möglichkeiten, die der Weissenstein sowohl dem Feriengast als auch dem nur kurz verweilenden Besucher bietet, sind ausserordentlich mannigfaltig. Beliebige lange Wanderungen über sonnige Weiden und durch schattige, weite Wälder - Abstecher ins nahe Klettergebiet des Balmfluhköppli - blumige Matten von der Schneeschmelze bis in den Spätherbst - Schlittbahn vom Kurhaus bis ins Tal - vielseitiges Skigebiet, vom leichten Übungsgelände über manch lohnende Tagestour zur besonders hergerichteten Waldabfahrt - alles in reizvoller Auswahl vertreten. Die vom Skiklub Solothurn auf dem Weissenstein schon wiederholt organisierten und jeweils stark besuchten Verbandskirennen offenbaren dem Kenner die Skimöglichkeiten des Juras. Ohnegleichen ist der Weissenstein aber, wenn vom Herbst bis in den Frühling nasskalter Nebel auf dem Tiefland lastet, während die Jurahöhen in der strahlenden Sonne liegen. Auch nur eine ganz kurze Rast auf der Sonnenterrasse des Kurhauses mit der überwältigenden Sicht auf das wogende, bis zur Alpenkette sich erstreckende Nebelmeer bedeutet in dieser Zeit dann ganz besonders eine Körper und Geist auffrischende Erholung von den Mühen und Sorgen des Alltags.

Das Einzugsgebiet des Weissensteins, im Süden das schweizerische Mittelland, im Norden der Berner Jura und Basel, ist sehr ausgedehnt. Von jeher war es in diesem Gebiet der Wunsch weitester Kreise, den Berg oft und zu jeder Jahreszeit ohne zu grosse Mühe erreichen zu können. Wohl führen gute Verkehrsverbindungen bis an den Fuss des Berges. Von dort an aber erfordert die Besteigung des Weissensteins noch reichlich $1\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden angestrengten Fussmarsches. Die Strasse, welche zum Kurhaus führt, ist wegen ihrer Steilheit bei den Automobilisten nicht beliebt und im Winter nicht befahrbar.

Die Bestrebungen zur bessern Erschliessung des Weissensteins.

Seit Beginn des jetzigen Jahrhunderts waren fortschrittliche Männer bestrebt, den Weissenstein durch eine Bergbahn besser zu erschliessen. Im Dezember des Jahres 1904 ist die 1. Konzession erteilt worden für den

Bau einer elektrischen Zahnradbahn von Oberdorf auf Weissenstein-Kulm. Aus verschiedenen Gründen konnte das Projekt nicht verwirklicht werden. Der Bau der Solothurn-Münster-Bahn (SMB), welche am 1. August 1908 eröffnet worden ist, gab dem Gedanken einer Bahnverbindung auf den Weissenstein neuen Aufschwung. Die im Jahre 1911 viel diskutierte Idee einer Seilschwebebahn blieb ebenfalls nur Projekt. Wie viele andere Pläne, liessen der 1. Weltkrieg, sowie die politische und wirtschaftliche Unsicherheit der Nachkriegszeit auch den Gedanken einer Weissensteinbahn in den Hintergrund treten. Es dauerte bis ins Jahr 1929, als ein neues Konzessionsgesuch eingereicht wurde für den Bau und Betrieb eines Personen- und Güteraufzuges. Hiezu hätte in der Mitte des Weissensteintunnels der SMB ein senkrechter, ungefähr 500 m hoher Schacht gebohrt und eine besondere Tunnelstation eingerichtet werden müssen. Auch diese kühne Idee kam nicht zur Ausführung.

In der Mitte der 30er Jahre wurden neuerdings Vorarbeiten für den Bau einer Bergbahn getroffen. Damals standen sich zwei Projekte gegenüber, eines für eine Standseilbahn, das andere für eine Schwebebahn. Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges konnten sich die Interessenten auf keines der beiden Projekte einigen.

Bald nach dem letzten Weltkrieg fasste der Gedanke, den Weissenstein durch eine Bahn besser zu erschliessen, neu Fuss. Nachdem bereits alle wichtigen und umfangreichen Vorarbeiten getroffen waren, bildete sich im September 1949 ein Initiativkomitee. Dieses reichte bereits am 14. Oktober 1949 dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement das Konzessionsgesuch ein für den Bau und den Betrieb einer Sesselbahn von Oberdorf auf den Weissenstein. Am 11. Januar 1950 ist die Konzession erteilt worden. In der Zwischenzeit erfolgten die Vorbereitungen zur Gründung einer Aktiengesellschaft mit dem Zweck, die Bahn zu bauen und zu betreiben. Die Einladung zur Beteiligung an dieser Gesellschaft zeigte einen prächtigen Erfolg. Innert kurzer Zeit ist das ursprünglich auf 600'000 Fr. vorgesehene Aktienkapital erheblich überzeichnet worden.

Am 18. März 1950 fand in Solothurn die Gründungsversammlung der Bergbahn Weissenstein AG statt. Diese erhöhte auf Grund der erfolgten Aktienzeichnungen das Aktienkapital auf 800'000 Fr.

Die Detailprojekte und übrigen Vorbereitungen wurden nach der Gründungsversammlung derart gefördert, dass bereits Mitte Mai des gleichen Jahres mit den Bauarbeiten ^{begonnen} werden konnte. Diese sind innert kürzester Zeit, trotz Behinderung durch die ausserordentlich ungünstige Witterung, so weit gediehen, dass die Bahn ungefähr ein halbes Jahr nach Baubeginn, am 29. Dezember 1950, den Betrieb aufnehmen konnte.

Technische Angaben.

Die Bergbahn Weissenstein ist eine Sesselbahn nach dem System der von Roll'schen Eisenwerke, Werk Bern. Die Beförderung der Personen erfolgt in Doppelsesseln, welche am Transportseil automatisch ein- und auskuppeln. Dadurch wird es den Fahrgästen ermöglicht, bequem die ruhenden Sessel zu besteigen und zu verlassen. Die Konstruktion der Sessel ermöglicht während der Fahrt einen freien, ungehinderten Ausblick. Bei ungünstiger Witterung werden den Fahrgästen warme Mäntel oder Wolldecken unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Die Stundenleistung der Bahn beträgt ungefähr je 450 Personen in beiden Richtungen, wozu insgesamt 122 Doppelsessel notwendig sind.

Für den Warentransport stehen besondere Transportgehänge zur Verfügung. Die Bahn führt in zwei Sektionen von der Station Oberdorf der SMB über den Nesselboden auf den Weissenstein, aus einer Höhe von 655 m auf 1280 Meter über Meer. Die 1. Sektion hat eine horizontale Länge von rund 1500 m und eine Höhendifferenz von 405 m. Bei der 2. Sektion beträgt die horizontale Länge rund 700 m, der Höhenunterschied 220 m.

Je ein endlos umlaufendes Seil dient bei jeder Sektion zugleich als Trag- und Zugseil. Die Drahtseile von 25 mm Durchmesser, hergestellt durch die Seilindustrie Schaffhausen, bestehen aus 6 Litzen von je 17 Drähten,

oder aus total 102 Drähten, mit einer Hanfseele.

Die Seile sind geführt und getragen resp. niedergehalten durch insgesamt 31 eiserne, feuerverzinkte Stützen. Die grösste Spannweite zwischen 2 Stützen beträgt 150 m, die kleinste bloss 10, die höchste Stütze misst 12 m, die niederste 6 m.

In ihrem untersten Teil fährt die Bergbahn über das Trasse und die elektrische Fahrleitung der SMB. Die Kreuzung ist durch eine besondere, in Eisen und Holz konstruierte Anlage geschützt.

Angetrieben wird die Bahn durch zwei elektrisch gespiesene Drehstrom-Asynchron-Motoren von 88 PS Dauer- resp. 110 PS Spitzen-Leistung und von 48 PS Dauer- resp. 60 PS Spitzen-Leistung. Zusätzlich, als Hilfsantriebe, sind zwei Benzinmotoren installiert. Sollten einmal sowohl die elektrischen Motoren, wie auch die Hilfsmotoren versagen, so könnten das Seil durch Handantrieb langsam in Bewegung gebracht und die auf der Strecke befindlichen Sessel hereingeholt werden. Die Antriebsmotoren beider Sektionen befinden sich in der Mittelstation. Die Geschwindigkeit des umlaufenden Seils und damit der Transportsessel beträgt bei beiden Sektionen 2,5 m/sec.

Für die Bergbahn war der Bau von drei Stationsgebäuden erforderlich. Die Talstation befindet sich unmittelbar neben der Station Oberdorf der SMB. Mit Rücksicht auf die Kreuzung der Bergbahn mit der SMB ist der Boden der Talstation rund 3 m über dem Terrain erstellt worden. In dieser Station befinden sich ein Magazin für 40 Sessel, sowie das Spanngewicht für das Seil der 1. Sektion. Dieses ungefähr 6,5 To schwere Gewicht hängt frei beweglich in einem 8,20 m tiefen Schacht. Die Mittelstation steht auf einer Weide des Nesselbodens auf ungefähr 1060 m Höhe. In dieser Station sind, nebst den Antriebsmotoren, ein Magazin für 60 Sessel, eine geräumige Werkstatt, sowie eine Transformeranlage eingerichtet. In der Mittelstation eingebaut ist eine Wohnung für einen im Bahndienst stehenden Mechaniker und seine Familie. Durch eine besondere Anordnung von Umleitungsschienen und Weichen ist es möglich, dass die Fahrt von der 1. zur 2. Sektion, oder umgekehrt, ohne Umsteigen fortgesetzt werden kann. Nach Belieben kann in der Mittelstation auch ein- oder ausgestiegen werden. Die Bergstation direkt neben dem Kurhaus Weissenstein gelegen, enthält ein Abstellgeleise für 12 Sessel und das Spanngewicht für das Seil der 2. Sektion. Dieses ist, infolge seiner bergseitigen Anordnung, mit einem Gewicht von 10 To etwas schwerer als dasjenige der 1. Sektion.

Bei allen drei Stationen besteht der Unterbau aus Naturstein oder gewöhnlichem Mauerwerk und aus Eisenbeton, währenddem der Oberbau aus Holz erstellt ist. Durch ihre besondere architektonische Gestaltung passen die Gebäude gut in die Gegend und in ihre unmittelbare Umgebung.

Auf die Erstellung einer besondern Bauseilbahn konnte verzichtet werden, da sämtliche Transporte für den Bau und die Montage der Bergbahn mit Lastwagen und Jeep möglich waren.

Die Baurechnung der Bahn ist noch nicht abgeschlossen; die Gesamtkosten der baulichen, elektrischen und mechanischen Einrichtungen werden sich auf rund Fr. 1'270'000.- belaufen. Sie werden aufgebracht durch das Eigenkapital der Gesellschaft und durch ein grundpfändlich sichergestelltes Darlehen.

Verkehrs-Verbindungen und Taxen.

Die Talstation der Bergbahn ist verkehrstechnisch ausgezeichnet gelegen. Die SMB führt den Besucher von Süden ab Solothurn HB oder von Norden ab Moutier direkt zum Ausgangspunkt der Bergbahn. Von der Endstation des Autokurses Solothurn-Wasseramt, welcher gegenwärtig täglich ca. 20 Kurse nach Oberdorf führt, wird die Talstation der Bergbahn zu Fuss in einer Viertelstunde erreicht.

Mit Privatautos und Autocars kann, von Solothurn aus über Oberdorf, bis zur Talstation gefahren werden. Dort befindet sich ein besonders hergerichteter Parkplatz für ungefähr 100 Automobile.

Die Bergbahn Weissenstein ist in den direkten Bahnverkehr einbezogen. Bei jeder schweizerischen Bahnstation können direkte Billette bis auf den

Weissenstein gelöst werden. Die Normaltaxen betragen für die Bergfahrt Fr. 3.-, für die Talfahrt Fr. 2.-, für die Hin- und Rückfahrt Fr. 4.-. Ermässigte Taxen werden gewährt für Abonnemente, für Winter-Sonntags-, Ausflugs- und Rundfahrtbillette, für Gesellschaften, Kinder, Schulen und Militär.

Die Bergbahn wird das ganze Jahr betrieben. Die Betriebszeiten sind jeweilen aus dem Fahrplan ersichtlich. Gegenwärtig ist die Bahn an Werktagen von 7.00 bis 18.30 Uhr und an Sonntagen von 7.00 bis 19.00 ohne Unterbruch im Betrieb.

Der Bau der Bergbahn Weissenstein bot zahlreichen Firmen, Unternehmern, Handwerkern und Arbeitern Verdienst und Beschäftigung. Für das bei der Bergbahn angestellte Personal und seine Familien bildet sie die Grundlage ihrer materiellen Existenz. Dem Aushilfspersonal bietet sie eine willkommene zusätzliche Verdienstmöglichkeit.

In seinem im Jahre 1805 erschienenen Reisehandbuch "Anleitung, auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweiz zu bereisen" schrieb der aus Schlesien stammende Arzt Dr. Joh. Gottfr. Ebel über den Weissenstein: "Die Aussicht dort ist so ausserordentlich und einzig, dass ich jeden Freund der Natur einladen muss, die kleine Reise hinauf zu machen.

Diese "kleine", für manche aber doch zu beschwerliche Reise wird nun durch die Sesselbahn weitgehend erleichtert und für jedermann zu einem einzigartigen Erlebnis gestaltet. Das neuartige Transportmittel verschafft zudem besonders auch allen jenen Mitmenschen, denen der Weissenstein bisher aus irgend einem Grunde ein unerreichbares Ziel war, die bequeme Möglichkeit, auf lichter, sonniger Bergeshöhe Erholung und Stärkung an Leib und Seele zu suchen.

Obschon die Bergbahn noch kein halbes Jahr im Betrieb ist, zeigen die bisherigen Erfahrungen und erfreulichen Frequenzzahlen, dass der Weissenstein, der vielgeliebte Berg der Solothurner, von seinen schon vor mehr als einem Jahrhundert erkannten und gepriesenen Vorzügen als Ausflugsziel, Ferienort und Sportgebiet nichts eingebüsst hat.

BERGBAHN WEISSENSTEIN AG, Solothurn