



**Bahn- und Tourismusgeschichten
rund um den Weissenstein**

Booklet zur CD

Sesseli hören – Eine Meditation

34 Minuten Sesselbahnfahrt
Oberdorf – Weissenstein retour

Von Peter Jaeggi



Die «schnellste» Sesselbahn

Es ist die vielleicht «schnellste» Sesselbahn der Schweiz. Denn nach nur sechs Monaten Bauzeit ziehen am 29. Dezember 1950 zweieinhalb Zentimeter dicke Stahlseile die ersten Sessel hinauf zur Bergstation. Der vorläufige Höhepunkt einer langen Geschichte rund um die Frage: «Wie kommen wir da schneller und bequemer hinauf?»

Bereits um 1870 skizziert der Solothurner Ferdinand von Sury die Idee einer Seilbahn von Oberdorf auf den Weissenstein. Dies erzählt sein Nachfahre Felix von Sury. Ein paar Jahre später, am 21. Juli 1879, nimmt am Brienersee die erste touristische Seilbahnanlage der Welt ihren Betrieb auf, sie führt vom Seeufer hinauf zum Hotel Giessbach. Sie fährt noch heute. Ferdinand von Sury, weitherum bekannt als Technikfreak und als Verwaltungsrat der damaligen Solothurn-Münster-Bahn SMB (heute SBB), begeisterte 1889 mit dem Bau eines Aare-Dampfbootes. Sein Weissensteintraum aber erfüllt sich nie.





Historische Fotomontage

Zu jener Zeit bringen Pferdekräfte die Reisenden auf den Berg. So ist von einer kleegrünen Reisekutsche die Rede, die von der Solothurner Barfüssergasse aus startet. 1875, mit dem Bau des Bahnhofs, besorgt die Fuhrhalterei Wyss mit einer dreispännigen gelben Kutsche den

täglichen Postkurs vom Bahnhofplatz auf den Weissenstein. Eine Berg- und Talfahrt kostet Fr. 5.40. Bei grossem Andrang fahren weitere Kutschen. So betreibt die Sennenfamilie Schmid einen Einspanner und eine Kutsche mit rötlichem Anstrich.



Die wachsende Popularität des Berges inspiriert zeitgenössische Ingenieure und Tüftler, eine schnelle und bequeme Transportmöglichkeit zu entwickeln.

1904 landen auf dem Tisch des damals zuständigen Eidgenössischen Post- und

Eisenbahndepartementes gleich zwei Konzessionsgesuche für eine Bergbahn auf den Weissenstein. Einmal für eine elektrische Standseilbahn und für eine Zahnradbahn mit Dampfantrieb. Kurz vor Weihnachten, am 21. Dezember 1904, erhält das Standseilbahn-Projekt den

Zuschlag, da es als wirtschaftlicher gilt. Anderswo ist man schon viel weiter: bereits am 28. Juni 1903 wird der erste Streckenabschnitt der Jungfraubahn eröffnet. Er führt bis zur Station Eigerwand, inmitten der Eigernordwand.

1911 taucht die nächste Bahn auf, die wie alle anderen zuvor nur in den Köpfen und nie in Wirklichkeit fährt: Das Zürcher Unternehmen Robert Aebi & Co. will zusammen mit der Seilbahnfirma Bleichert aus Leipzig eine Schwebebahn auf den Weissenstein bauen, die stündlich 40 Personen auf den Berg befördern sollte.

Die Porta Alpina am Weissenstein

Den vielleicht spektakulärsten Plan hat der Solothurner Baumeister Lüthi. 1929 nimmt er nämlich die aus unserer Zeit stammende Idee der Porta Alpina* im Gotthard-Basistunnel vorweg. Lüthi reicht ein Konzessionsgesuch ein für einen elektrisch betriebenen Personen- und Güterlift, der durch einen etwa 500 Meter

langen Schacht von der Mitte des Weissensteintunnels auf den Hinterweissenstein führt. Zwei Liftkabinen mit je 30 Passagieren und einer Stundenleistung von 180 Personen, so steht es im Gesuch. Doch vermutlich wegen der damals astronomisch hohen Kosten von 1,4 Millionen Franken scheitert auch dieser Plan.

1934 schlägt ein Initiativkomitee im Auftrag des Verwaltungsrates der SMB eine Standseilbahn und als Alternative eine Luftseilbahn vor. Die Standseilbahn kostet 1,3 Millionen Franken und kann stündlich 350 Leute transportieren. Die Luftseilbahn schafft 180 bis 190 Passagiere und schlägt mit 1,1 Mio. Franken zu Buche. Man kann sich jedoch weder für das eine noch das andere entscheiden, und so kommen auch diese Bahnen nie in Fahrt.

*Mit der Porta Alpina wäre in der Mitte des Gotthard-Basistunnels (weltweit längster Tunnel) die tiefste Bahnstation mit dem höchsten und schnellsten Lift der Welt entstanden. Der Aushub für Bahnhof und Lift sind gemacht, das Projekt wurde dann aber 2007 u.a. aus Kostengründen (etwa 50 Millionen Franken) fallen gelassen.

Das «längste» Gesuch

Ebenfalls 1934 beantragen der Solothurner Ingenieur A. Heizmann und sein Berufskollege A. Constam, bekannter Seilbahnbauer aus Zollikon, eine Konzession für eine Schwebebahn mit Kabinen für 25 Passagiere und einem Kabinenführer. Alternativ schlägt Heizmann eine Standseilbahn vor.

Der Bund gibt der zweiten, teureren Variante den Vorzug, weil sie wirtschaftlicher und sicherer sei. Bern weist auch auf das Gesuch der SMB aus dem gleichen Jahr hin, das prioritär behandelt werde. Heizmann antwortet mit einem neuen Gesuch für eine Luftseilbahn, diesmal mit Kabinen mit bis zu 45 Personen. Zudem beschwert er sich darüber, dass seiner Meinung nach die SMB bevorzugt behandelt würde. Es folgt ein langer Rechtsstreit, ein mühsames Hin und Her zwischen Heizmann und dem zuständigen Departement. Dann die Beerdigung und schliesslich die versuchte Wiederauf-ersterung des Luftseilbahn-Projektes. 12 Jahre nach dem ersten Mal reicht



Heizmann 1946 ein weiteres Gesuch ein. Heizmanns Luftseilbahn bleibt aber ein Luftschloss. Mehr als 17 Jahre nach dem ersten Konzessionsgesuch sorgt ein Bundesratsbeschluss für das endgültige Aus. Man schreibt das Jahr 1951. Unterdessen hat die Wirklichkeit das rechtliche Seilziehen überholt – die Sesselbahn Oberdorf–Weissenstein fährt bereits.

Vorher aber legt der Zweite Weltkrieg den Traum vom schnellen Aufstieg lahm. Erst ab 1946 erwachen neue Pläne, und die solothurnische Verkehrsvereinigung und der Kantonsgeometer Robert Strüby versuchen quasi den Endsput.

Verschiedene Varianten stehen zur Diskussion. So eine Talstation in Gänsbrunnen, beim SMB-Bahnhof Oberdorf und in der Dorfmitte von Oberdorf. Sogar für Solothurn und Rüttenen gibt es Pläne. Als Bergstation sieht man den Hinter-Weissenstein, die «Runde Flühe» (zwischen Kurhaus und Hinter-Weissenstein) oder den Platz direkt neben dem Kurhaus. Schliesslich siegt die Variante mit der Talstation beim Bahnhof Oberdorf

und der Bergstation beim Kurhaus. Als Bahnsystem stehen zwei Seilbahnarten im Vordergrund: eine Pendel-Luftseilbahn oder eine Sesselbahn, damals auch Sitzlift genannt. Drei im Seilbahnbau tätige Schweizer Firmen werden zu Offerten eingeladen.

Den Zuschlag erhalten die «Von Roll'schen Eisenwerke», die neben dem Sessellift auch eine Gondelbahn mit Kabinen für je 40 Personen offeriert hat. Gebaut wird eine Weissensteinbahn für 1'219'513 Franken mit der späteren Typenbezeichnung VR 101. Es ist das weltweit erste abkuppelbare Umlaufsystem. Das heisst: Die Sessel klinken sich beim Einfahren in die Stationen automatisch vom Seil aus und stehen zum bequemen Einsteigen still. Früher mussten die Passagiere auf den fahrenden Sessel «aufspringen», was oft stressig war. Am drittletzten Tag des Jahres 1950 feiert die Weissensteinbahn ihre Jungfernfahrt.

Die erste Anlage dieser Bauart wurde übrigens fünf Jahre zuvor, am 16. Dezember 1945 in Flims eröffnet.



1994 erfährt die Weissenstein-Sesselbahn eine umfangreiche Renovation und Erneuerung. Der Bund erteilt die Betriebsbewilligung bis 2009. Unter anderem wird ein automatischer Weitertransport der Sessel von der ersten Teilstrecke zur zweiten eingerichtet. Vorher wurden die Sessel in der Mittelstation manuell zum anderen Seil geschoben.

2001 geht die damalige Betreiberin, die Bergbahn Weissenstein (BOW), in Konkurs. Eine Auffanggesellschaft («Seilbahn Weissenstein AG») kauft die Bahn und führt sie weiter. Grund für den Konkurs: die BOW betreibt neben der Sesselbahn auch noch das defizitäre Kurhaus. Die neu gegründete Gesell-

schaft beabsichtigt zunächst, die alte Sesselbahn stehen zu lassen. Ämter und Branchenspezialisten weisen aber darauf hin, dass es für den alten «Sässellift» keine Zukunftsperspektive gibt, sagen die neuen Betreiber. Weder von der Sicherheit her, noch technisch und wirtschaftlich.

Am 1. November 2009 fährt die Bahn zum letzten Mal. Der Betrieb wird anderntags nach den Vorgaben des Bundes eingestellt. Das Bundesamt für Verkehr sagt, die Sicherheitsbedingungen seien nicht mehr erfüllt. Die Aussage ist umstritten. Seither liegen sich Befürworter der Erhaltung und Befürworter eines Neubaus in den Haaren. Die Besitzerin und Betreiberin Seilbahn Weissenstein AG meint,

eine Renovation der alten Sesselbahn sei zu teuer, und möchte eine Gondelbahn bauen, die wirtschaftlicher sei und auch dem Kurhaus mehr Gäste bringen würde. Der «Verein Pro Sesseli» setzt sich zusammen mit dem Schweizer Heimatschutz für den Erhalt und die Renovation der alten Bahn ein und weist auf deren kulturhistorische Bedeutung hin. Sicherheitsbedenken lassen sie nicht gelten. Wäre die Bahn unsicher, hätte sie bereits bei einer früheren jährlichen amtlichen Kontrolle geschlossen werden müssen, argumentieren sie. Es ist landesweit die letzte Sesselbahn dieses Typs und gilt laut dem Schweizer Seilbahninventar des Bundes als Technikdenkmal von nationaler Bedeutung.

Technisches rund um die Sesselbahn Oberdorf–Weissenstein

- Erbauerin: Von Roll'sche Eisenwerke, Giesserei Bern
- Typ: kuppelbare Einseil-Umlaufbahn des Systems Von Roll VR 101

- Zwei Abschnitte von je 1500 m und 700 m von der Station Oberdorf SMB (655 m ü. M.) über den Nesselboden (1060 m ü. M.) auf den Weissenstein (1284 m ü. M.)
- 120 Doppelsessel, die am Transportseil automatisch ein- und auskoppeln
- 450 Passagiere pro Stunde
- 2,5 m pro Sek. Fahrtgeschwindigkeit
- 16 Min. Fahrtzeit Oberdorf–Weissenstein
- 625 m Höhenunterschied
- Drahtseil aus 102 Drähten um einen Hanfkern gewickelt, 25 mm Durchmesser.
- Je ein endlos umlaufendes Seil auf beiden Abschnitten als Trag- und Zugseil.
- Drei Stationen. Talstation, gebaut auf Aushubmaterial des Weissensteintunnels. Mittelstation (einst mit Angestelltenwohnung). Bergstation neben dem Kurhaus.



Das alte Sennhaus auf dem Weissenstein. Kolorierte Aquatinta von H. Keller, 1817.

- 31 feuerverzinkte Stützen, zwischen 6 und 12 Meter hoch
- Antrieb mit zwei elektrisch betriebenen Drehstrom-Asynchron-Motoren (88 und 100 PS).
- Zwei Benzinmotoren sowie ein Handantrieb zum Hereinholen der Sessel bei Notfällen.
- Baukosten 1'219'513 Franken

Der Berg ruft

«... Ich fragte, ob man hier ein Bad zubereiten könne. Das sei das Einfachste der Welt, erwiderte (...) die Wirtin, und ich möge bloss sagen, ob ein Wasser- oder ein Milchbad.» Der badelustige Mann, der 1832 im neuen Kurhaus weilte, ist kein Geringerer als der französische Schriftsteller Alexandre Dumas («Die drei Musketiere», «Der



Links: Köhler auf dem Weissenstein mit dem damals neuen Kurhaus. Kolorierte Aquatinta von J. Meyer, um 1830.

Graf von Monte Christo» usw.). Der Dialog geht weiter: «Angesichts meiner wollüstigen Stimmung, erregte der zweite Vorschlag begreiflicherweise Wünsche in mir ... Kann man es denn sogar auf dem Zimmer nehmen? Gewiss, ganz nach Belieben! ...»

Der Weissenstein auf der ersten Solothurner Jurakette lockt mit seinen

Versprechen schon seit Jahrhunderten. Der Berg gibt bei schönem Wetter den Blick frei auf 17 Kantone und auf das grossartige Panorama mit der Alpenkette – vom Säntis im Osten bis zum Mont Blanc im Westen.

Archäologische Funde deuten darauf hin, dass die Gegend spätestens zur Zeit des Römischen Reiches besucht wird.



Kurhaus um 1900.



Die 1876 gebaute Kurhaus-Trinkhalle.



Eine Art Vorläufer der Sesselbahn: Ab 1875 gibt es eine tägliche «Fahrpostverbindung» von Solothurn auf den Weissenstein.

Die älteste bisher bekannte Urkunde, in der «Weissenstein» vorkommt, stammt von 1345. Bekannt ist auch, dass es bereits vor einem halben Jahrtausend eine ausgedehnte Alpwirtschaft gibt. 1497 taucht in den Chroniken erstmals ein Sennhaus auf, in dem man wahrscheinlich auch übernachten kann.

Was Alexandre Dumas 1832 begeistert, beginnt rund zwanzig Jahre vor seiner Reise und begründet die grosse Zeit des Weissenstein-Tourismus. Der Solothurner Arzt und Kantonsphysiker Johann Karl Kottmann führt nämlich erstmals Milch- und Molkekuren nach appenzellischem Vorbild auf dem Berg ein.



Kurhaus Weissenstein im Juni 2012.

1825 schreibt der Autor Friedrich Meisner: «... Seit mehreren Jahren verbringen hier kränkliche Personen, besonders solche, die einen geringen Ansatz zur Auszehrung haben oder sonst an Brustbeschwerden leiden, einige der schönsten Sommerwochen zu, um mit einer Milch- oder Schottenkur und im Genuss der reinen

Bergluft ihre Gesundheit und ihre Kräfte wieder zu erlangen ...»

Der Autor Ernst Glaeser vermerkt 1928: «... Zur Erholung wurde man in die Wälder gewiesen, die sehr krüppelig waren, aber dicht. Manchmal wurden Kühe mit Glocken an dem Hotel vorbei

getrieben, um zu beweisen, dass es auf dem Land und in der Schweiz lag ...».

Mit dem Bau des ersten Kurhauses (1826–1827) beginnt das bisher glanzvollste Zeitalter des Berges. Gäste aus aller Welt lassen sich mit Pferdekutschen zur Erholung und zur Genesung fahren. 1914, mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges, endet die Herrlichkeit und Fröhlichkeit auf dem Weissenstein. Die internationale Gästeschar bleibt lange aus, während Jahrzehnten läuft der Betrieb auf Sparflamme. In den 1960er Jahren droht dem Kurhaus sogar der Abriss. Trotz der seit 1950 laufenden und den Tourismusboom versprechenden Sesselbahn. Man will ein modernes Berghaus. Laut dem Kunsthistoriker Benno Schubiger gilt der Bau aber als das älteste erhaltene Bergkurhaus der Schweiz.

Eine Interessengemeinschaft bewahrt schliesslich das Bijou auf dem Weissenstein vor dem Untergang. Grosse Teile des Hauses werden renoviert und 1990 dem Publikum übergeben.

Links

kurhausweissenstein.ch
prosesseli.ch
seilbahn-nostalgie.ch
seilbahnen.org
seilbahnweissenstein.ch
seilbahninventar.ch
skiliftfotos.ch

Quellen

Seilbahn Weissenstein AG
Der Schweizerische Bundesrat, Protokoll Juni 1951
Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement,
Protokoll vom 28. 3. 1951
Markus Hochstrasser, Erlebnis Weissenstein,
aare Verlag 1990
Benno Schubiger, Kurhaus Weissenstein,
in Jurablätter 7 / 1987
seilbahn-nostalgie.ch, Claude Gentil
Solothurner Kalender 2010
Ton: Aufnahme von Peter Jaeggi, September 2009

Impressum

© Peter Jaeggi, Juli 2012
www.peterjaeggi.ch
(unter dieser Adresse ist die CD erhältlich)
ISBN 978-3-908579-07-4

Die folgenden farbigen Bilder entstanden im Mai 2012 und zeigen Charakterdetails der Bahn. Sie lassen – wie auf der Tonebene – eigene Sesselbahngeschichten entstehen.

Letzte Talfahrt

Dernière descente

Last descent







Antriebsleistung

Fahrgeschw

Betr. - Bremse
reduziert

Betr. - Bremse
verstärkt

Dienstfahrt

Überbrückung
ent

Test
Eint. - Überw.

Test Verz. -
Mess. NH-BB

Überbrückung
Eint. - Überw.

Überbrückung
Ausf. - Überw.

Anfahrüberbr.
Eint. - Überw.



Anlageschalter











**Bahn- und Tourismusgeschichten
rund um den Weissenstein**

Booklet zur CD

Sesseli hören – Eine Meditation

34 Minuten Sesselbahnfahrt
Oberdorf - Weissenstein retour

Von Peter Jaeggi