

Auszug aus der Geschichte der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB)

1874

Am 27. Oktober erfolgt der Baubeginn der normalspurigen Wasserfallenbahn zwischen Liestal (Eisenbahnanschluss seit 1854) und Oensingen (Eisenbahnanschluss ab 1876) mit dem 3'520 Meter langen Wasserfallen-Tunnel Reigoldswil–Mümliswil als direkteste Verbindung zwischen Basel und Bern.

1875

Nach rund einem Jahr Bauzeit geht die von der damaligen Schweizerischen Centralbahn SCB beauftragte Baufirma Konkurs. Die SCB, welche bereits die Strecke Basel–Liestal–Läufelfingen–Olten betreibt, führt den Bau nicht weiter.

1891

Das Konzessionsgesuch für eine normalspurige Eisenbahn zwischen Oensingen und Balsthal wird durch das Eisenbahn-Initiativ-Komitee mit Oberamtmann Josef Bloch an dessen Spitze am 13. Oktober an den Bundesrat eingereicht. Bahnlänge 4,1 Kilometer, maximale Neigung 12 Promille, zwei Bahnhöfe und drei Haltestellen, Dampfbetrieb.

1893

Am 28. Juni erfolgt die Konzessionserteilung für 80 Jahre. Innert einer Frist von 12 Monaten sind die Statuten der neu zu gründenden Bahngesellschaft sowie die technischen und finanziellen Nachweise einzureichen.

1898

Nach Verzögerungen – vor allem die Finanzierung der neuen Eisenbahn gestaltet sich viel schwieriger als angenommen – findet am 7. Februar im Restaurant «Rössli» in Balsthal die Gründungsversammlung der Eisenbahngesellschaft Oensingen–Balsthal statt (Aktiengesellschaft). Am 8. August kann mit den Bauarbeiten der Strecke, den Bahnhöfen Balsthal und Klus, der Haltestellen Thalbrücke, Äussere Klus und Oensingen OeBB sowie der benötigten Gebäude begonnen werden.

1899

Am Sonntag, 16. Juli findet die Eröffnungsfeier und am Montag, 17. Juli die Betriebsaufnahme mit 11 Zugsparen täglich und somit Ablösung der bisherigen Postkutsche statt. Die Haltestelle Äussere Klus wird während den ersten vier Monaten nur auf Verlangen bedient. Während die 10 Güterwagen (6 gedeckt, 4 offen), 2 Personenwagen (1 Drittklassewagen und ein Zweit-/Drittklassewagen) und der Gepäckwagen auf die Eröffnung abgeliefert werden, folgen die beiden Dampflokomotiven E 3/3 1 und 2 im



September. Zwischenzeitlich ist mietweise eine Lokomotive der damaligen Langenthal–Huttwil-Bahn (heute BLS) im Einsatz.

1904

Aufgrund der stetigen Zunahme des Arbeiterverkehrs (primär dem Eisenwerk Klus zu verdanken) reicht der eigene Wagenpark nicht mehr aus. Es wird ein erster, vierachsiger Occasions-Personenwagen der SBB angeschafft. Bis zur Elektrifikation 1943 werden noch über 30 weitere zwei- und vierachsige Wagen von der SBB übernommen.

1930

Wachsender Güterverkehr und zunehmende Konkurrenz durch Auto und Lastwagen machen sich bemerkbar. Durch den Kauf eines Neubau-Dampf-Gepäcktriebwegens (Fm 2/4 123) für leichtere Personenzüge werden Personen- und Güterverkehr ab dem 15. Mai getrennt betrieben.

1943

Jahrelang steigende Kohlenpreise und deren Rationierung im Betrieb führen am 10. März zum Beschluss des Verwaltungsrates, die OeBB so rasch wie nur möglich zu elektrifizieren. Nach nur 206 Tagen ist das Werk vollendet. Aufgrund der Kriegswirtschaft bestehen die Fahrleistungsmasten mehrheitlich aus Holz und die bestellten Klein-Lokomotiven Ce 2/2 101 und 102 treffen erst Monate nach der Betriebsaufnahme am 3. Oktober ein. Zwischenzeitlich steht ein «Roter Pfeil» samt einachsigem Anhänger der SBB für den Personenverkehr sowie eine Ce 4/6 der damaligen Spiez–Erlenbach–Zweisimmen-Bahn (heute BLS) für den Güterverkehr im Einsatz. Der Wagenpark wurde primär mit zweiachsigen Personenwagen der SBB sanft modernisiert.

1947

Inbetriebnahme der dritten Kleinlokomotive Ce 2/2 103 am 26. Juli. Diese Lokomotive war bislang das letzte Neubaufahrzeug in der Geschichte der OeBB.

1956

Das bisherige Dreiklassensystem im Personenverkehr wird im Zuge der kontinentalen Klassenreform zum Zweiklassensystem. Damit werden die Drittklassewagen der OeBB zu Zweitklassewagen, die 1. Klasse wird nicht angeboten.

1958

Inbetriebnahme des von der damaligen Bern–Neuenburg-Bahn (heute BLS) übernommenen Be 2/4 201. Der erste Personentriebwagen trägt den Spitznamen «Chrotteschnure».



1970

Im Rahmen der anstehenden Konzessionserneuerung beschliesst die Generalversammlung am 9. Juni in geheimer Abstimmung, nur noch eine Konzession für den Güterverkehr zu beantragen. Der defizitäre Personenverkehr soll durch Busse ersetzt werden. In der Folge bildet sich ein Aktionskomitee mit Ernst Eggenberg an seiner Spitze, welches die Umstellung verhindern will.

1971

Die Balsthaler Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sagen an der Abstimmung vom 29./30./31. Oktober mit grossem Mehr Ja zu einem Vertrag ihrer Einwohnergemeinde mit der Mehrheitsaktionärin von Roll AG zur Übernahme derer Aktien.

1973

Nach politischen Kämpfen auch auf Kantons- und Bundesebene stimmt der Nationalrat am 8. März der Konzessionserneuerung für Güter- und Personenverkehr für die nächsten 50 Jahre zu. Damit wird die Gemeinde Balsthal neue Mehrheitsaktionärin.

1975

Nachträgliche Feierlichkeiten «75 Jahre OeBB» mit Abschluss Rollmaterialerneuerung (Revision des bestehenden Triebwagens, Kauf eines «Roten Pfeils» und vier Personenwagen mit offener Plattform «Seetaler» von der SBB sowie Anstrich all dieser Fahrzeuge in himmelblau).

Beginn der Nostalgie-Extrafahrten «Chluser Schnägg» mit der unter der Leitung von Pfarrer Fritz Sartorius seit 1976 revidierten Original-OeBB-Dampflokomotive E 3/3 2 und passenden Personenwagen.

1976

Übernahme und Revision einer zweiten Dampflokomotive (E 3/3 1, vormals Eisenwerk Klus und ursprünglich Kriens–Luzern-Bahn) sowie Kauf von vierachsigen Speise- und Erstklasswagen für die Herrichtung und den Einsatz in Extrazügen. So kommt auch der heute noch vorhandene schwarze Speisewagen WR 401 zur OeBB. Der heute blaue Salonwagen folgt 1983 und der rote Salon-/Speisewagen 1985.

1979

Gründung des Eisenbahn-Klubs Balsthal am 5. März mit einer Modellbahn- und Dampflokomotive durch Initiative von Fritz Sartorius, Arthur Gruber, Rolf Meyer und Hans Bernasconi. Die Dampflokomotive revidiert in der Folge zahlreiche historisch wertvolle Lokomotiven und sorgt auch für den Unterhalt der Nostalgiewagen.



1982

Durch die Einführung des schweizweiten Taktfahrplans kreuzen die Schnellzüge neu in Oensingen, womit die Kapazität der Triebwagen zu klein ist. Übernahme des Doppeltriebwagens BDe 2/8 203 von der Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn (heute BLS).

1985

Nach einer Kollision im Bahnhof Klus des Doppeltriebwagens mit dem blauen «Roten Pfeil» kommt ein dreiteiliger Triebzug der DB zum Einsatz. Sein wenig rühmlicher Spitzname: «Hitler».

1986

Übernahme eines der drei «Seetal-Krokodilen» von der SBB für den Einsatz im schweren Güterverkehr und für Nostalgiefahrten.

1989

Im Rahmen einer Revision erhält der blaue «Rote Pfeil» in der Werkstatt Spiez der BLS Lötschbergbahn (heute BLS) wieder sein rotes Kleid.

1991

Übernahme von zwei Doppeltriebwagen ABDe 4/8 von der BLS Lötschbergbahn als Ersatz für den DB-Triebzug.

1993

In Zusammenarbeit mit der Tela Papierfabrik in Balsthal wird das innovative «Rollende Lager» für Halbfabrikat-Papierrollen lanciert. Es wird in den Folgejahren ausgebaut.

Die seit Gründung des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern dort beheimatete ehemalige SCB-Dampflokomotive Ed 2 x 2/2 196 Typ Mallet wird bei der OeBB betriebstüchtig gemacht und kommt am 3. Juli erstmals wieder zum Einsatz. Eigentümer der wahrscheinlich einzigen betriebsfähigen Mallet-Normalspur-Dampflokomotive Europas ist heute die Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic).

1994

Vom Eisenwerk Klus kann der heute einzige Diesel-Schientraktor übernommen werden (Em 2/2 24).



1995

Zunehmender Kostendruck bei Bund und Kantonen. In diesem Zusammenhang erarbeitet der Kanton Solothurn das Verkehrskonzept Thal. Es sieht vor, dass der Personenverkehr zwischen Oensingen und Balsthal in Zukunft mit Bussen abgewickelt wird. Dies, sofern die OeBB-Regionalzüge fahrplantechnisch nicht über Oensingen hinaus (z.B. nach/ab Solothurn) eingesetzt werden können und der Busbetrieb durch die Klus störungsfrei erfolgt.

Das Interkantonale Kulturprojekt wird ins Leben gerufen. Unter dessen Federführung werden in den folgenden Jahren die Revisionen des «Roten Pfeils», des Schnell-Gepäcktriebwagens RFe 4/4 (ehemals SBB) und des «Seetal-Krokodils» durchgeführt.

1997

Primär für den Güterverkehr werden zwei Triebwagen BDe 4/4 und ein passender Steuerwagen der SBB übernommen.

1999

Grosse Jubiläumsfeierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen der OeBB. Die Festivitäten werden mit den seit Ende 1980er-Jahren erfolgreich durchgeführten Balsthaler Eisenbahntagen durchgeführt und dauern drei Tage: 27. bis 29. August.

2000

Eröffnung der neuen Kehrlicht-Verladestation der Kehrlichtbeseitigungs-AG mit eigenem Anschlussgleis in der Klus.

2001

Am 10. Mai wird das neue Verkehrskonzept Thal mit folgendem Mischbetrieb eingeführt: Montag bis Freitag vier Zugpaare zur Hauptverkehrszeit plus vier Zugpaare Güterzüge mit Personenverkehr, ansonsten Busbetrieb. Am Wochenende nur Busbetrieb.

2003

Neues Anschlussgleis zum Werkareal der Marti Tübbingwerk AG in der Klus. Zur Beförderung der langen und schweren Güterzüge werden von der BLS zwei Diesellokomotiven übernommen und umgebaut.

2004

Abtretung der Konzession Personenverkehr an die SBB und Auftrag der SBB an die OeBB als Unterakkordant zum Betreiben der Regio-Züge.

Einführung des Halbstundentaktes per Dezember 2004 mit 33 Zugpaaren täglich, da die bislang in Oensingen kreuzenden Schnellzüge zwischen Olten und Solothurn via Bahn-2000-



Neubaustrecke verkehren und die Schnellzüge Zürich HB–Biel/Bienne neu in Oensingen halten. Nach 20 Uhr wird die Verbindung mit Bussen sichergestellt. Als Ersatz für die beiden betagten Doppeltriebwagen ABDe 4/8 wird von der Regionalverkehr Mittelland AG (heute BLS) ein dreiteiliger Pendelzug übernommen. Der rote Zug mit Spitznamen «Mirage» sorgt bei den Anwohnern aufgrund seiner ungünstigen Fahreigenschaften für schlaflose Nächte.

Offizielle Einführung der 1. Klasse. Bis anhin waren die Abteile 1. Klasse, welche mit Fahrausweisen 2. Klasse benützt werden konnten, sehr beliebt.

2005

Ersatz des «Mirage»-Pendelzuges durch einen dreiteiligen Pendelzug des Typs RBe 540 von der SBB. Ein Jahr später folgt ein weiterer Triebwagen RBe 540.

Ab Fahrplanwechsel vom 11. Dezember sind die Züge in der Schweiz rauchfrei.

Einführung der sporadischen Fahrausweiskontrolle in den Regio-Zügen. Der Anteil der Fahrgäste ohne bzw. ohne gültigen Fahrausweis ist zu Beginn der Kontrolle deutlich über den Richtwerten für Züge mit Selbstkontrolle.

2006

Nach zweijähriger Aufarbeitung durch die Dampflokomotive Eb 2/4 35 der damaligen Jura-Simplon-Bahn wieder. Sie steht heute für Nostalgiefahrten zur Verfügung und ist im Eigentum von SBB Historic.

2007

Neubau der Haltestelle Thalbrücke mit gemeinsamem Perron für Bahn und Bus. Inbetriebnahme auf Fahrplanwechsel Mitte Dezember, Perronüberdachung und Kiosk folgen auf Sommer 2008. Aufgrund der Kurvenlage ist ein autonomes Ein-/Aussteigen für Rollstuhlfahrer nicht möglich.

Ab Juli führt neu die SBB die sporadischen Fahrausweiskontrollen in den Regio-Zügen durch.

2008

Am 28. April wird der von der SBB übernommene Prototyp-Pendelzug des Typs «Kolibri» am Bahnhof Balsthal auf die Gemeinde Balsthal getauft. Der dreiteilige Zug bestehend aus Triebwagen, Mittelwagen 1./2. Klasse und Steuerwagen ist heute die Reservekomposition der OeBB und gleichzeitig das modernste eigene Fahrzeug.

2013

Für den Güterverkehr wird eine Re 4/4 I der TR Trans Rail AG gemietet. Aktuell ist die Lokomotive 009 in Balsthal stationiert.



2014

Eröffnung des umgebauten und behindertengerecht gestalteten Bahnhofs Balsthal inklusive Bushof, Kiosk und Toilettenanlage am 1. August.

2015

Per Fahrplanwechsel im Dezember kommt für den Regio-Verkehr ein dreiteiliger «Domino»-Pendelzug der SBB mit Steuerwagen At (ehemals Glarner Sprinter) zum Einsatz. Es ist das erste Fahrzeug mit Klimaanlage und Niederflureinstieg bei der OeBB.

2018

Für die Regio-Züge werden nun zur Vereinfachung von Reinigung, Unterhalt und Instandhaltung freizügig «Domino»-Pendelzüge der SBB eingesetzt. Die Züge werden wöchentlich ausgetauscht und verfügen erstmals über keine OeBB-Anschriften mehr.

Für den Rangierdienst in Balsthal und den leichten Güterverkehr wird vom Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz DSF der Schienentraktor Tem 225 043 gemietet.

2019

Der «Rote Pfeil» erleidet einen Motorschaden, muss rostsaniert und neu lackiert werden. Um finanzielle Mittel zu beschaffen, wird in Zusammenarbeit mit lokalhelden.ch – ein Projekt von Raiffeisen – erstmals ein Crowdfunding gestartet. Der «Rote Pfeil» absolviert nach erfolgter Reparatur am 18. Juli anlässlich des 120-jährigen Bestehens Fahrten im Regelverkehr. Im Oktober folgt ein weiterer Motorschaden. Die Reparatur, die Rostsanierung und die Neulackierung sollen 2020 folgen.

Das Perron der OeBB-Haltestelle am Bahnhof Oennsingen wird im Mittelteil auf 55 cm ab Schienenoberkante erhöht, damit für Reisende im Rollstuhl das autonome Ein-/Aussteigen möglich wird.

