



Der Bahnhof Neu-Solothurn, später Solothurn HB, mit dem 1971 abgebrochenen Hotel Metropol.

enhersteller FULGUREX, dass dieser mit der SBB E 4/4 8901-17 in Spur H0 gleich auch die SMB Ec 4/5 11 mit nahezu identischem Fahrwerk auflegte, gaben dem Autor nun neuerdings Ansporn, dem Leser im nachfolgenden Bericht die SMB, «ds Öufi», die DBB und die Modellumsetzungen von FULGUREX näherzubringen.

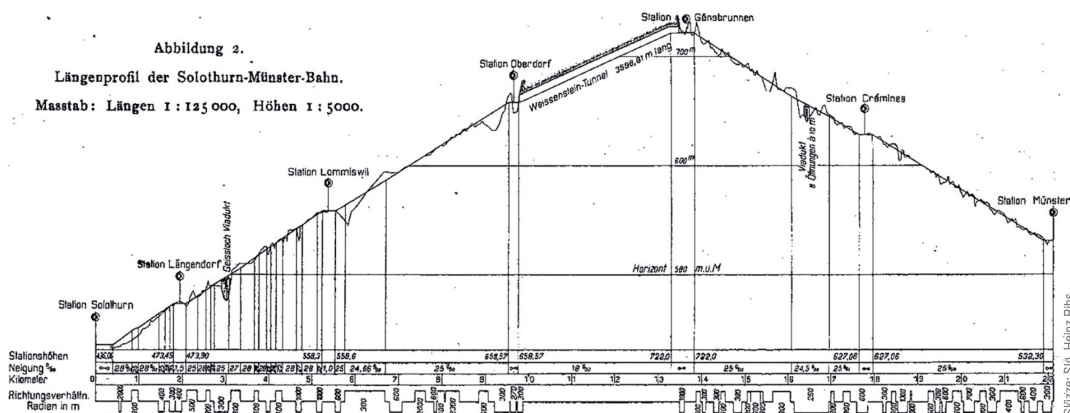
Die Solothurn-Münster-Bahn (SMB)

In der Zeit des Aufbruchs in ein neues technisches Zeitalter zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde der Verkehr zu einer der tra-

genden Säulen dieses Fortschritts. Die aufkommenden Projekte für ein umfassenderes gesamtschweizerisches Schienennetz machten auch vor der Durchquerung der ersten Jurakette nicht halt. In einigen prominenten Köpfen der Barockstadt Solothurn am Südfuss der ersten Jurakette geisterte eine Verbindung durch den Jura in den französischsprachigen Berner Jura herum. Frühe Bemühungen, den Weissenstein, den Hausberg von Solothurn, zu untertunneln, gehen bis ins Jahr 1844 zurück. Allerdings noch als Strassenverbindung. Es

war die Zeit, als die erste Eisenbahn vom Elsass her durch ein stattliches Tor die Grenze zur Schweiz nach Basel überschritt. Diese Pläne blieben jedoch damals technisch und finanziell ohne Erfolgsaussichten. Knapp 20 Jahre später kam die Idee einer Pferdebahn ins Gespräch, vorerst zur kantonsinternen Verbindung von Solothurn mit Welschenrohr-Gänsbrunnen im Bezirk Thal hinter der ersten Jurakette. Gleichzeitig versuchte ein Solothurner Komitee das Projekt einer Eisenbahn durch einen Tunnel unter dem Balmberg Richtung Welschenrohr-Gänsbrunnen-Münster zu lancieren. Es wurde vom Ingenieur Leeman in Aarau für eine Normalspurbahn ausgearbeitet, mit bis zu 25‰-Steigungen und mit bereits errechneten Baukosten von neun Millionen Franken. Auch dieser Plan blieb an der Finanzierung hängen.

Nachdem die Finanzierung des Projektes Leeman nicht hatte gesichert werden können, kam sogar eine gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn nach System Niklaus Riggenbach zur Sprache. Die Kantonsregierung Solothurn beauftragte den Kantonsingenieur Joh. Spillmann, ein Projekt auszuarbeiten. Die Kosten veranschlagte er mit 4,5 Millionen Franken. Eine Expertise von Eduard Gerlich am Polytechnikum Zürich kam jedoch zum Schluss, eine bis 37‰ steigende Adhäsionsbahn sei einer Zahnradbahn vorzuziehen. Wenn man vom ursprünglichen Gedanken eines grösseren und sogar landesübergreifenden Verkehrs ausgeht, muss heute diese Zahnradvariante



Das Längenprofil zeigt die fast ununterbrochen starke Steigung beidseitig des Tunnels von 25–28‰. Schwierige Verhältnisse wie am Gotthard.