

Bild: Sig. Zentralbibliothek Solothurn



Die Belastungsprobe des Geisslochviaduktes erfolgte mittels zweier Ed 3/4 der SMB und einer Schleptenderdampflok C 4/5 der SBB.



Foto: Wikimedia/ikwauer

Das rund 92 m lange Bogenviadukt bei Corcelles steht heute unter Denkmalschutz. Es ist das zweite bauliche Monument der Bahnlinie.

onsausgaben über die Banken suchte man, vor allem auch private Geldgeber zu erreichen. Es musste sogar Überzeugungsarbeit von Haus zu Haus geleistet werden. Noch kurz vor Abschluss der Finanzierung drohte der Kanton Bern erneut mit dem Ausstieg aus der Mitfinanzierung der SMB, wenn das Projekt Grenchenbergtunnel doch konkret würde. Dieser Ausstieg konnte nur durch eine Intervention über die Bundesbehörden abgewendet werden.

Am 30. April 1899 fand in der Aula der Kantonsschule Solothurn die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre unter Tagespräsident Nationalrat Wilhelm Vigier, dem Präsidenten des Initiativkomitees, statt.

Als Sitz der Gesellschaft wurde Solothurn bestimmt. Nach einer beispiellosen Zeit in den 1890er-Jahren und noch bis 1903 mit unzähligen Projektanpassungen, Finanzierungsmodellen, politischen Vorstössen usw. konnte am 16. November 1903 endlich der erste Spatenstich des Bahnbaus vollzogen werden.

In einer Schrift zur Feier des 50-jährigen Bestehens der Bahn 1958 dokumentiert der damalige Direktor der SMB, K. Braun in einer ausführlichen Art seitenweise diese fast endlosen und von unzähligen Auf und Ab strotzenden Bemühungen.

Das Ausführungsprojekt sah eine Bahnlänge von knapp 22 Kilometern, einen Tunnel

von 3,7 Kilometern mit einseitigem Gefälle von 18‰ nach Süden und eine maximale Neigung des Trassees von 28‰ vor. Zu den Hauptbauwerken der Linie wurden der Geisslochviadukt auf dem Gemeindegebiet von Bellach und der Viadukt bei Corcelles. Die Hauptumschlagstelle für die Bauarbeiten kam auf das Vorgelände des Tunneleingangs Süd über dem Gemeindegebiet Oberdorf zu liegen. Dort entstand dann auch der Bahnhof Oberdorf.

Die Baukosten wurden mit 7 300 000 Franken veranschlagt. Während des Baus traten jedoch grosse geologische Schwierigkeiten auf, vor allem beim Bau des Geisslochviaduktes. Das hatte einen Teilrückbau

Eine repräsentative SMB-Zugskombination mit der Ed 3/4 3 und den Wagen C2, BC2, FZ2 und zwei Güterwagen im Bahnhof Solothurn HB.



Foto: Verkehrshaus der Schweiz