

Nächster Halt Hauenstein

Kulturlandschaftswandel entlang der Hauenstein-Bahnlinien



Verfasser:

Alina Stutz

Flavia Hänsli

Kilian Winkler

Julian Bleiker

Betreuer:

Dr. Christian Häberling

Leitung:

Prof. Dr. Lorenz Hurni

Zusammenfassung

Diese Arbeit untersucht den durch die Eisenbahn verursachten Kulturlandschaftswandel der Region Hauenstein anhand von historischen und aktuellen Kartendaten. Dafür teilten wir das Untersuchungsgebiet in vier Teile auf:

- das Homburgertal mit der Hauenstein-Scheitellinie (Baujahr 1853 bis 1858) und dem Tunneldorf Läuelfingen
- die Agglomeration Sissach-Gelterkinden, nördlicher Ausgangspunkt der Hauenstein-Bahnlinien
- das Eital mit der Hauenstein-Basislinie (Baujahr 1912-1916) und dem Tunneldorf Tecknau
- der Eisenbahnverkehrsknotenpunkt Olten, südlich des Hauensteins

Nebst der historischen Eisenbahnentwicklung im Raum Olten geht die Arbeit auf Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklungen im restlichen Untersuchungsgebiet ein. Dazu gehört der Vergleich der Dorfentwicklung von Sissach und Gelterkinden und die Bedeutung der Gipsfabrik Läuelfingen für Läuelfingen. Ein weiteres Thema sind die markanten Eingriffe ins Landschaftsbild des Eitals, die durch den Bau der Basislinie entstanden.

Es stellte sich heraus, dass die Eisenbahn für das Untersuchungsgebiet auch heute noch bedeutend ist. Olten ist nach wie vor ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, der jetzt noch weiter ausgebaut wird. Dank den beiden Hauenstein-Bahnlinien profitieren viele Bewohner des Untersuchungsgebiets vom guten Pendlerangebot, was einen Standortvorteil und Wachstum der Regionen Olten, Sissach und Gelterkinden bedeutet. Allerdings konnte auch festgestellt werden, dass gerade die Dörfer in den beiden Tälern, wo die Bahnlinien liegen, in wirtschaftlichen Aspekten nur in geringen Massen und vorwiegend in den Anfangsjahren der Eisenbahngeschichte von den Linien profitierten.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung in das Untersuchungsgebiet Hauenstein	4
1.1	Einleitung und Dank	4
1.2	Die Eisenbahn als Leitfaden	4
2.	Methoden.....	6
3.	Hauenstein-Scheiteltunnel 1853 - 1858	7
3.1	Pionierleistung Hauensteinlinie	7
3.2	Bahndorf Läuelfingen	8
3.3	Gipsi Läuelfingen	10
4.	Entwicklungen im Raum Sissach-Gelterkinden.....	14
4.1	Dorfentwicklung Sissach	14
4.2	Dorfentwicklung Gelterkinden	15
4.3	Bau und Entwicklung der Sissach-Gelterkinden-Bahn	15
4.4	Dorfentwicklungen in Lausen und Itingen	16
5.	Hauenstein-Basistunnel 1912 - 1916.....	18
5.1	Streckenabschnitt Olten-Trimbach und Barackendorf „Tripolis“	18
5.2	Streckenabschnitt Tecknau-Sissach.....	21
5.3	Tecknau – das Tunneldorf	25
5.4	Bedeutung der Basislinie für die Bevölkerung aus dem Eital	28
5.5	Veränderungen entlang der Basislinie bis heute.....	29
6.	Entwicklung im Raum Olten.....	31
6.1	Olten um 1850	31
6.2	Eisenbahnbedingte Entwicklungen in Olten von 1850 bis 2016.....	31
6.3	Zukünftige Bahnprojekte	38
7.	Fazit und persönliche Erfahrungen	39
8.	Verzeichnisse	41
8.1	Abbildungsverzeichnis	41
8.2	Kartenverzeichnis	41
9.	Quellen	42

1. Einführung in das Untersuchungsgebiet Hauenstein

1.1 Einleitung und Dank

Beim Gespräch in der Gruppe kristallisierte sich heraus, dass wir gerne die Entwicklung der Kulturlandschaft entlang eines Verbindungsweges oder Passes betrachten möchten. Wir wählten den Hauenstein, da die Mehrheit der Gruppe in der Nähe wohnt und so einen grösseren Bezug zum Gebiet hat als zu bekannteren Pässen in den Alpen.

Nach ersten Quellenkonsultationen grenzten wir unser Gebiet noch mehr ein, indem wir uns auf die Eisenbahn als Oberthema fokussierten. Dies kann damit begründet werden, dass die Eisenbahn für das Untersuchungsgebiet von grosser Bedeutung ist:

- Olten ist dank seiner zentralen Lage und den Verbindungen in alle Teilregionen der Schweiz ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Von hier aus wird der gesamte Bahnverkehr geregelt, denn die SBB Werkstätte und die SBB Betriebszentrale sind hier angelegt.
- Die Hauenstein-Scheitellinie ist eine Pionierleistung der Anfangsjahre der Schweizer Eisenbahngeschichte. Erstmals wurde eine Strecke angelegt, die starkes Gefälle und Steigung zurücklegen musste.
- Die Basislinie ist heute die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Schweizerischen Eisenbahnnetz und wichtiger Transportweg für Güter- und Personenverkehr.

Unser Dank geht an Christian Häberling, Roland Pfister und Stefan Räber vom Institut für Kartografie der ETH Zürich für ihre Betreuung und Einführung ins wissenschaftliche Arbeiten insbesondere im Bereich der Kartografie sowie Margrit Balscheit (Kultur- und Museumsverein Läuferlingen) und Heinz Spinnler (Historiker, Autor und Bewohner von Tecknau) dafür, dass sie sich Zeit nahmen, ihr Fachwissen über das Gebiet des Hauensteins mit uns zu teilen.

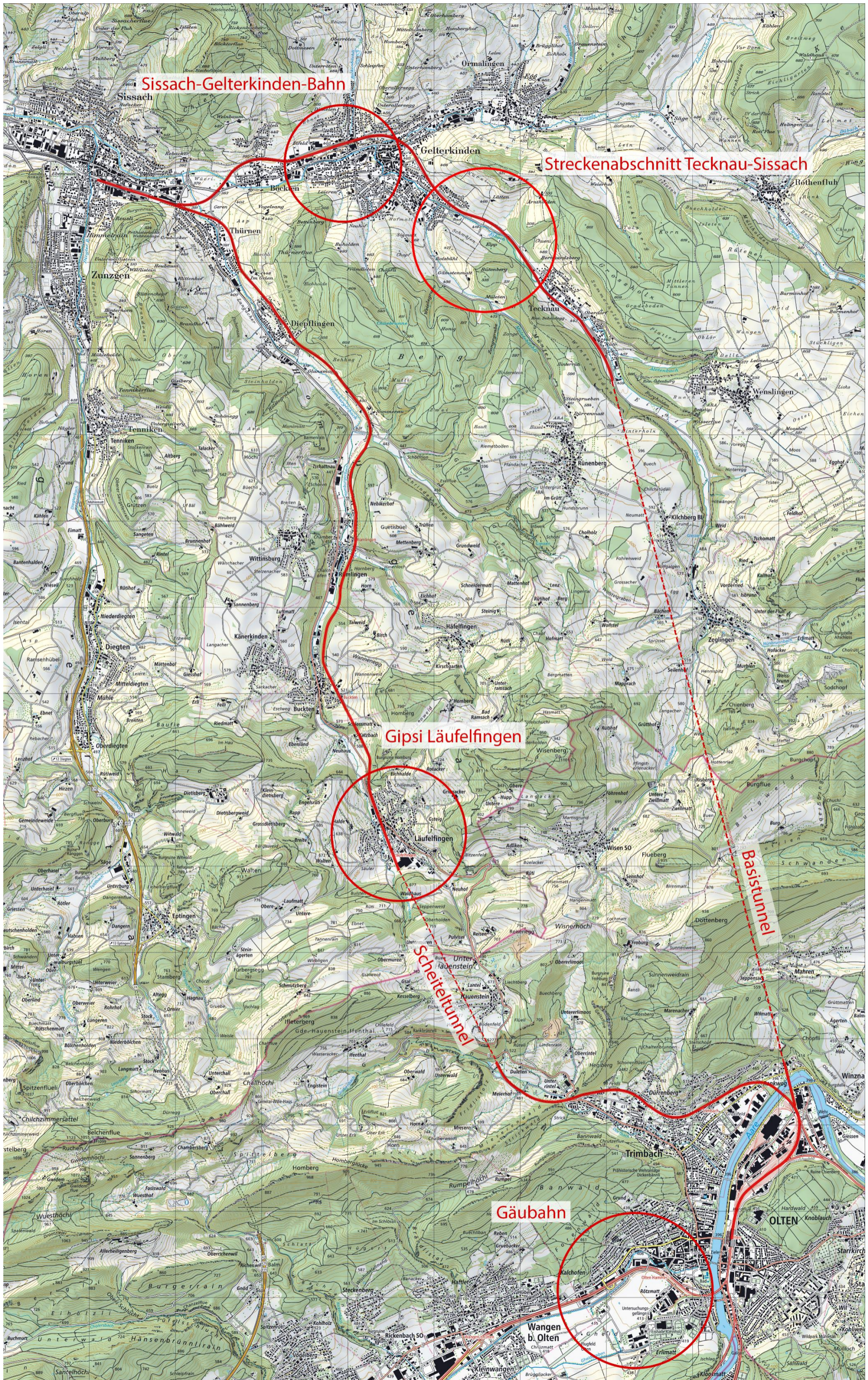
1.2 Die Eisenbahn als Leitfaden

Für unsere Arbeit, den Kulturlandschaftswandel im Hauenstein-Gebiet kartografisch festzuhalten, eignet sich, wie oben bereits angedeutet, die Eisenbahn als «rote Linie» optimal, um den Zusammenhang zwischen den verschiedenen Untersuchungsobjekten darzustellen. Denn das Gebiet wie auch die historischen Entwicklungen sind von grossen Unterschieden geprägt: Diese fanden wir nicht nur in der geschichtlichen Entwicklung (vorindustrielles vs industrielles und post-industrielles Zeitalter), sondern auch in den unterschiedlichen Landschaften: Im Süden, zum Mittelland gehörend, die Stadt Olten mit ihrer Agglomeration. Dann der Hauenstein, Teil der Jurakette, welcher noch heute eher ländlich geprägte Talschaften wie das Homburgertal und das Eital beinhaltet, und im Norden der wieder vermehrt bevölkerte Raum Liestal-Gelterkinden.

So orientierten wir uns zeitlich und räumlich an der Eisenbahn: Zeitlich fokussierten wir uns auf die Jahrzehnte, in welchen die Eisenbahn für unser Gebiet um den Hauenstein ein Thema wird (ab 1850).

Räumlich teilten wir das Gebiet in vier Teile ein: Olten-die Eisenbahnstadt, das Homburgertal mit der Hauenstein-Scheitellinie, das Eital mit der Hauenstein-Basislinie und den Raum Sissach-Gelterkinden, wo die beiden Strecken wieder zusammentreffen. Zu jedem dieser vier geografischen Räume gibt es einen Fokus, auf den wir im Folgenden näher eingehen werden.

Einzelne Fokusthemen sind uns erst während ersten Betrachtungen von Karten aufgefallen und haben nur teilweise etwas mit der Bahn zu tun. Da sie jedoch zu dieser Zeitspanne bedeutend für unser Untersuchungsgebiet waren, möchten wir dennoch darauf zu sprechen kommen. Denn uns war es wichtig, die wesentlichen Entwicklungen für unser Themengebiet festzuhalten, und es wäre falsch zu sagen, dass alle diese Entwicklungen nur auf den Bau der beiden Bahnlinien zurückzuführen sind.



Karte 1: Übersichtskarte mit markierten Fokusthemen. Masstab 1:25'000. SWISSTOPO 2012, Blatt 1088, Blatt 1068.

Für das Gebiet Olten bietet sich die Gäubahn als inhaltlicher Schwerpunkt an, beim Hauenstein-Scheiteltunnel gehen wir näher auf die Gipsfabrik von Läuelfingen ein, in Gelterkinden reisen wir mit der Sissach-Gelterkinden-Bahn, einer nostalgischen Bahn, die sich finanziell gesehen kaum lohnte, aber trotzdem ihre Berechtigung hatte, und im Eital erklären wir die baulichen Eingriffe in die Landschaft durch den Bau der Hauenstein-Basislinie. Auf der eingefügten Karte sind diese Fokusthemen markiert.

2. Methoden

Nachdem die Projektidee skizziert wurde und die Ziele festgelegt waren, sammelten wir möglichst viele Informationen über das Projektgebiet. So konnte Wissen aus diversen Büchern, Grafiken und Bildern verschiedener Bibliotheken und Archiven (Zentralbibliothek Zürich, Stadtbibliothek Olten, Uni-Bibliothek Basel, SBB-Archiv Windisch) zusammengetragen werden.

Mit diesem Vorwissen und einem ersten Überblick über die verschiedenen Kartenwerke, welche uns zur Verfügung standen, wurden die weiteren Schwerpunkte ausgearbeitet. Für diese Arbeit wurden die Dufourkarte von 1864, Siegfriedkarten (Blattnummer 30, 31, 147, 149) verschiedener Jahrgänge und Schweizer Landeskarten mit ebenfalls diversen Jahrgängen und den Masstäben 1:50'000 und 1:25'000 verwendet. Alle Karten konnten direkt über das IKG (Institut für Kartografie und Geoinformation der ETH) bezogen werden. Es stellte sich dabei heraus, dass es sich lohnen würde, vier verschiedene Themen weiter zu untersuchen: Die Entwicklung des Dorfes Läuelfingen an der Hauenstein-Scheiteltrecke und der dort ansässigen ehemaligen Gipsfabrik, die Sissach-Gelterkinden-Bahn, die Landschaftsveränderungen entlang der neueren Basislinie und Olten als Eisenbahnstadt. Die Eisenbahnlinien bestimmen dabei den roten Faden der Arbeit. Eine Übersichtskarte zu diesen Fokusthemen findet sich in Kapitel 4. In der Folge untersuchte jedes Gruppenmitglied ein Gebiet detaillierter.

Im nächsten Schritt besichtigten wir das ganze Projektgebiet vor Ort. Damit konnten wir historische Fotografien für Bildvergleiche nachstellen und aktuelle Entwicklungen dokumentieren. Ebenfalls erhielten wir die Gelegenheit, uns mit Margrit Balscheit über die Geschichte der Hauenstein-Scheitellinie, die Dorfentwicklung von Läuelfingen und die Entstehung des Gipswerkes zu unterhalten. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken. Frau Balscheit ist ehemalige Gemeindepräsidentin von Läuelfingen und Mitbegründerin des Museums Silo 12 in Läuelfingen, welches über die dort ansässigen Industriegeschichte informiert.

Nach diesen detaillierten Recherchen wurden die Karten zur Illustration der Ergebnisse erstellt. Dazu wurde die Software Adobe Photoshop genutzt, welche auf den Rechnern des IKG's im Studylab installiert ist. Mithilfe von verschiedenen Kartenjahrgängen wurden nun Kartenvergleiche durchgeführt. Die dafür verwendeten Jahrgänge wurden nicht einheitlich festgelegt. Dies hatte den Vorteil, dass für jedes untersuchte Gebiet die Jahrgänge spezifisch an die Ergebnisse angepasst werden konnten. So wurden beispielsweise für die Dorfentwicklung in Läuelfingen Karten aus sechs verschiedenen Jahrgängen (1882, 1914, 1940, 1964, 1982 und 2012) verwendet. Eine detaillierte Übersicht über die verwendeten Karten findet sich im Anhang.

Zum Ausschneiden der betreffenden Flächen in Photoshop konnten verschiedene Werkzeuge gebraucht werden, so zum Beispiel das Polygon-Auswahl-Werkzeug oder das Pfad-Werkzeug. Anschliessend wurde die Auswahl über ein jüngeres Kartenblatt gelegt und dort der entsprechende Bereich nachgezogen. Nun musste nur noch das ausgewählte Gebiet mit einer Farbe eingefärbt werden. Dafür wurde nun ein einheitlicher Farbcode verwendet, basierend auf den RGB-Werten. So konnte sichergestellt werden, dass alle Karten ein abgestimmtes Farblayout erhielten. Zur besseren Illustration wurden verschiedene Deckkräfte verwendet und der Hintergrund teilweise in ein Schwarz-Weiss-Bild umgewandelt.

Für den Druck wurde die Kartenqualität nachträglich reduziert, was für die verwendete Auflösung jedoch ausreichend ist. Abgedruckt sind alle Karten im Masstab, welcher in der Bildlegende angegeben ist.











Farben für Karten; Farbabfolge: dunkelgrün – ältestes, gelb-jüngstes							
							
R	0	128	204	222	255	255	208
G	128	128	153	0	102	204	74
B	0	0	0	0	0	0	141
Zusatzfarben							
							
R	0	51	167				
G	51	153	221				
B	204	255	255				

Abbildung 1: Übersicht über die verwendeten Farben zur Kartierung. SCREENSHOT EIGENES DOKUMENT.

3. Hauenstein-Scheiteltunnel 1853 - 1858

3.1 Pionierleistung Hauensteinlinie

Nach ersten Eisenbahnstrecken aus Frankreich nach Basel und zwischen Baden und Zürich (Spanisch-Brötli-Bahn) wurden um 1850 weitere Eisenbahnstrecken durch das Mittelland gebaut. Nach diesen flachen Strecken wurde am Hauenstein erstmals eine Gebirgsstrecke mit nicht Steigungen und Gefällen, Tunnels und Brücken gebaut. Die Scheitellinie zweigt in Olten von der heutigen Hauptbahn durch den Basistunnel ab, überquert die Aare und führt leicht ansteigend durch Trimbach. Kurz nach dem Dorfausgang folgt bereits der Streckenhöhennpunkt, der zwei Kilometer lange, schnurgerade Scheiteltunnel.

Da zur Bauzeit die Arbeit mit Sprengstoff noch nicht erprobt war, wurde der ganze Tunnel von Hand mit Hacken, Schaufeln und ähnlichen Werkzeugen ausgebrochen. Zudem wurden zur Beschleunigung der Arbeiten drei vertikale Schächte bis auf das Tunnelniveau ausgebrochen und von dort nach Norden und Süden gegraben. Im Schacht 1, dem südlichsten der drei Stollen, stürzte am 28. Mai 1857 ein Teil des Schachtes durch einen Brand zusammen. Dabei wurden 52 Mineure an der Tunnelfront weiter nördlich eingeschlossen. Die eingeschlossenen Mineure starben wenig später an giftigen Kohlenoxidgasen (Wikipedia: Hauensteinstrecke, 2017).

Schacht drei wurde ebenfalls wie geplant genutzt, Schacht zwei wurde allerdings nur bis in die Hälfte ausgebrochen. Heute ist kein Schacht mehr sichtbar, allerdings findet man in der Nähe des ehemaligen Schacht 3 ein Gedenkstein für die 52 Opfer.

Auf der anderen Tunnelseite erreicht die Bahn Läfelfingen am oberen Ende des Homburgertals. Von dort führt die Bahnlinie dem Hang entlang talabwärts nach Buckten und Rümelingen. Dabei werden zwei weitere kurze Tunnels und ein für die damalige Zeit sehr beeindruckender Viadukt passiert. Nach einer starken Richtungsänderung nach Nordwesten passiert die Linie Sommerau, Diepfingen und Thürnen, worauf die Linie in Sissach wieder in die heutige Hauptlinie durch den Basistunnel mündet.

Bedeutende Änderungen hat die Bahnstrecke durch den Ausbau von weiteren Haltestellen erlangt. Zu Beginn existierten nur Bahnhöfe, welche zum Auffüllen der Wasser- und Kohlevorräte und zum Stärken bzw. Schwächen von Zügen mit zusätzlichen Lokomotiven gebraucht wurden. Es waren dies Sommerau und Läfelfingen. Mit der zunehmenden Bedeutung des Personenverkehrs erhielten auch Diepflingen, Rümlingen Buckten und Trimbach eine Haltestelle.

Eine zweite bedeutende Änderung stellt der Rückbau der Strecke auf Einspurbetrieb dar. Heute kann nur noch in Läfelfingen gekreuzt werden, zudem wurden die Anschlussgleise zur ehemaligen Gipsfabrik von den Durchfahrtsgleisen abgetrennt.

3.2 Bahndorf Läfelfingen

Historische Entwicklung

Läfelfingen ist seit dem späteren Mittelalter durch die Lage an einem wichtigen Passübergang eine bedeutende Durchfahrtsstation. Hier konnte man auf der Durchreise übernachten oder die Pferde wechseln. Neben Gewerben, die mit dem Transitverkehr zusammenhingen, wurde mehrheitlich Landwirtschaft betrieben. Schon damals entwickelte sich der Weiler rechts des Muren-/Homburgerbachs. Auf der Karte des Dorfes befände sich dieser Weiler an der Stelle der ältesten Gebäude (Balscheit, 2017).

Durch den Bau der Bahnlinie wurde das Dorf in zwei Teile geschnitten. Einige wenige Häuser in Bachnähe waren nun vom Rest des Dorfes abgetrennt. Für die Bevölkerung änderten sich die Einnahmequellen durch die Eisenbahn massiv. Obwohl einige Gewerbe aus dem Fuhrwesen bedroht waren, ergaben sich auch neue Erwerbsmöglichkeiten. Viele Einwohner suchten sich eine Arbeit in den Centralbahnwerkstätten in Olten, welche nun durch die Bahn schnell erreichbar waren. Somit bildete sich in Läfelfingen im Gegensatz zu den anderen Dörfern im Homburgertal eine Arbeiterschaft aus. Dies schlug sich in guten Wahlergebnissen der Sozialdemokratischen Partei (SP) und ihren Vorgängern nieder (anonym1, 2017).

Nach 1900 schlossen sich die Gipsmühlenbetreiber in Läfelfingen und dem Nachbardorf Zeglingen mit weiteren Betrieben zur Gips-Union AG zusammen. Durch den starken Ausbau des Werkes in Läfelfingen entstanden neue, sichere Arbeitsplätze. Diese Veränderung prägte das Dorfbild stark, ein ganzes Industriequartier entstand in der Nähe des Bahnhofs mit dem Gleisanschluss (anonym1, 2017). Zusammen mit dem Bau der Fabrik sind an der Hauensteinstrasse neue Häuser entstanden, die vermutlich von auswärtigen Arbeitern in der Gipsi bewohnt wurden. Ebenfalls entwickelte sich der Betrieb von Lukas Kohler zu einer Zementwarenfabrik und Eisenbiegerei. Dieses Unternehmen siedelte sich auch in Bahnhofsnähe nördlich der Bahnhofstrasse zwischen Gipsfabrik und dem Dorfkern an.

Während die 1920er- und 1930er-Jahre wirtschaftlich eher schwierige Zeiten bedeuteten, wuchs die Bevölkerung ab 1950 rasant an (Statist. Amt Kt. Baselland, 2017). In dieser Zeit erreichten die Gipsfabrik und die Zementfabrik der Gebrüder Kohler ihre maximale Grösse, es wurden bis zu 180 Arbeiter in der Gipsi und 50 Arbeiter in der Zementfabrik beschäftigt. Daneben fand sich weiterhin Kleingewerbe im Dorfkern (anonym1, 2017). Gleichzeitig entstanden erste Einfamilienhausquartiere am Hang oberhalb der Bahnlinie Richtung Buckten.

Mit der Schliessung der Gipsfabrik 1984 und der Umnutzung beziehungsweise dem Abbau der Fabrikanlagen veränderte sich das Dorfbild erneut. Die Hallen der Gipsfabrik wurden für neue, kleinere Gewerbebetriebe beziehungsweise als Lagerhallen genutzt. Die Gebrüder Kohler AG wurde weiterverkauft und gab schliesslich 2008 den Standort Läfelfingen auf (anonym1, 2017). Eine weitere bedeutende Entwicklung war die aufkommende «Auto-Mobilität» in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Passstrasse über den Hauenstein gewann wieder an Bedeutung und wurde ausgebaut, zudem wurde das Wohnen auf dem Land durch die bessere Erreichbarkeit

attraktiver. So verlor die Bahnlinie weiter an Bedeutung, der Personenverkehr wurde auf einen Zug pro Richtung und Stunde ausgedünnt.

Einfamilienhäuser erlebten auch in Läuelfingen einen wahren Boom, es wurden neue Quartiere auf beiden Talseiten begründet, während die Bevölkerungszahl bei ca. 1250 Einwohner stagnierte.



Abbildung 2: aktueller Blick auf das Dorf Läuelfingen mit dem Areal der ehem. Gipsfabrik rechts in der Bildmitte. EIGENE AUFNAHME.

Zukunft: «Zentral und nebelfrei» oder «Zuhinterst im Tal»

Durch die aktuellen Beschlüsse des Basler Landrates erlangen die Zukunftsaussichten in Läuelfingen neue Bedeutung. Der Rat entschied, das bestehende bescheidene Angebot des Regionalverkehrs auf der Bahnlinie ab 2019 aus Spargründen einzustellen. Als Ersatz soll ein Busverkehr nach Sissach und über den Hauenstein nach Trimbach und Olten eingerichtet werden. Dies würde jedoch einen massiven Qualitätsverlust bedeuten (Loser, 2017).

Für eine neu geplante, grössere Überbauung auf dem ehemaligen Kohler-Areal direkt neben dem Bahnhof bedeutet dies eine Umstrukturierung und Redimensionierung (Graf, 2013 und Forter, unbekannt). In den letzten Jahren wurde angedacht, das Dorf in Richtung nebelfreie, zentrale Wohndestination zu entwickeln. Die zentrale Lage schlägt sich unter anderem in kurzen ÖV-Fahrzeiten nach Zürich (47min), Bern (43min) und Basel (37min) nieder (SBB, 2017). Allerdings sind diese Fahrzeiten nur mit einer Zugverbindung durch den Tunnel nach Olten realisierbar.

Mit Blick Richtung Basel liegt Läuelfingen deutlich weniger zentral zuhinterst im Homburgertal. Während die benachbarten Täler Diegtertal und Ergolztal vom Bau der Autobahn A2 und dem Ausbau der Eisenbahnlinie durch den Basistunnel profitierten, wird das Wohnen im abgelegeneren Homburgertal weniger attraktiv.

Für die Zukunft liebäugelt man mit der Idee eines Taktfahrplans auf der Bahnlinie mit Dampftrieb, womit höhere Preise verlangt werden könnten. Damit möchte man die tiefe Rentabilität der Strecke erhöhen und den Personenverkehr erhalten (NZZ: Dampf und eine Prise Romantik, 2009). Ohne Bahn wird Läuelfingen doch etwas abgehängt vom Standortvorteil der zentralen, aber nebelfreien Lage.

Die Tendenz zeigt aber deutlich in Richtung Busbetrieb beziehungsweise Automobilverkehr. Auch fokussiert sich die SBB mit der Idee des neuen Wisenberg隧nels (genauerer siehe Kapitel 5.5) als dritten Juradurchstichs auf den direkten und schnellen Verkehr zwischen den Zentren und dem Abbau von unrentablen Bahnlinien wie der Hauensteinscheitellinie.

3.3 Gipsi Läufe fingen

Erste Gipsgruben

Erstmals erwähnt werden die Gipsgruben in der Region Läufe fingen / Zeglingen (siehe Karte) im 15. Jahrhundert (anonym1, 2017). Die Gipsvorkommen sind teilweise als Flurnamen überliefert. Beispielsweise wurde mit «Weissbrunn» eine Brunnenfassung, welche durch den Gips weiss gefärbtes Wasser lieferte, bezeichnet (Ischlag, 2011).

Die aus der Gipsgrube in Weissbrunn abgebauten Steine wurden ab ca. 1860 in Gipsmühlen in Zeglingen weiterverarbeitet. Steinbrüche existierten ebenfalls in der Bitzenhalde bei Läufe fingen (siehe Karte, Nr. 2 und 3). Das dortige Material wurde in eigenen Mühlen verwendet. Nach dem erwähnten Zusammenschluss mehrerer Gipsmühlen und dem Ausbau der seit 1901 bestehenden Gipsdielen-Fabrik auf dem Gelände neben dem Bahnhof entstand in Läufe fingen das grösste Werk der Gips-Union AG (Gipsunion AG, 1953).

Da sich die Steinbrüche in Läufe fingen bald erschöpften, wurde eine Seilbahn zwischen Zeglingen und der Fabrik in Läufe fingen gebaut (siehe nächster Abschnitt) und das Rohmaterial aus Weissbrunn verwendet. Ab dem Jahr 1940 ist auf der Siegfriedkarte nur noch der nördliche Steinbruch zu erkennen, ab 1955 ist erstmals auch die nördliche Grube als Wald kartiert. Diese ist jedoch anhand der Höhenkurven in der Karte und im Gelände noch leicht erkennbar. Die Gipsfabrik wurde bis 1983 stetig ausgebaut, zudem wurde kurz vor der Schliessung im Jahr 1984 ein Ausbildungszentrum an der alten Hauensteinstrasse eröffnet (anonym1, 2017).

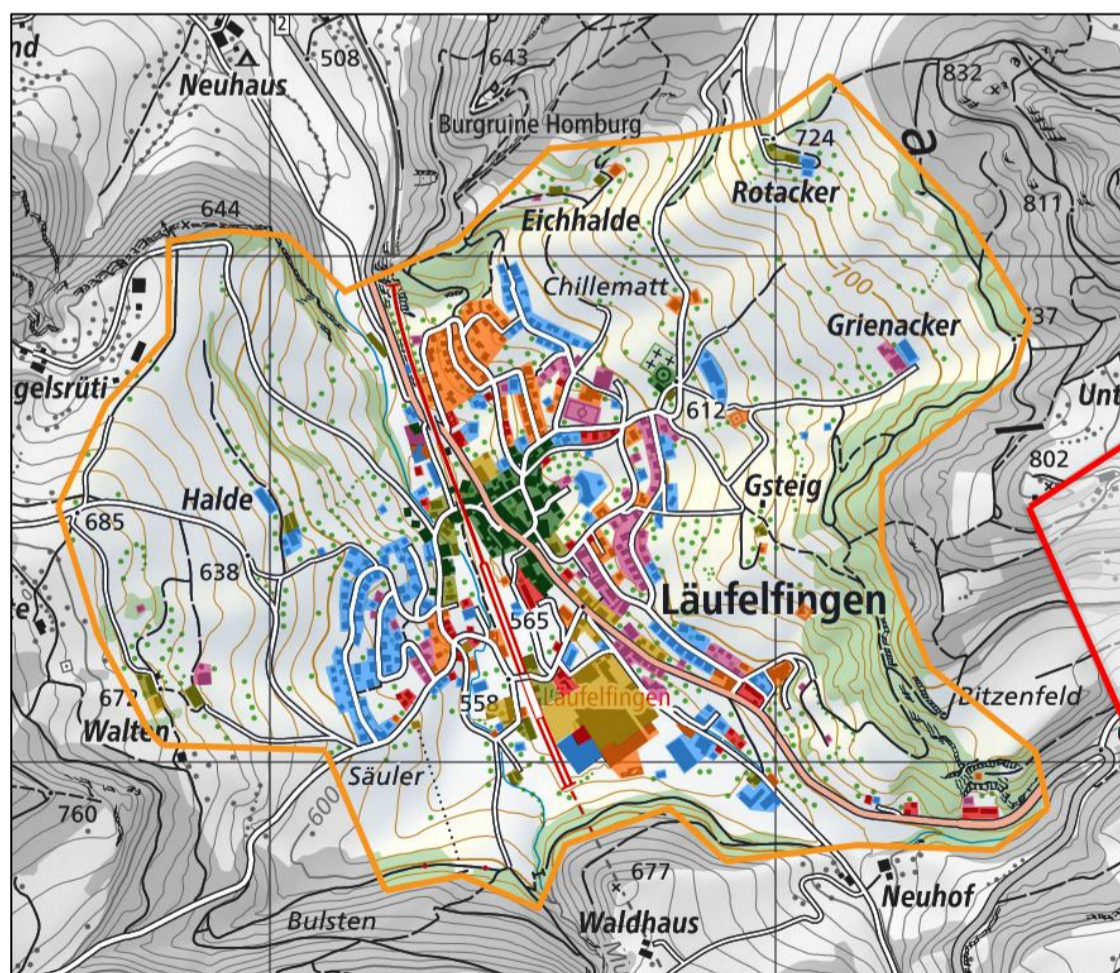
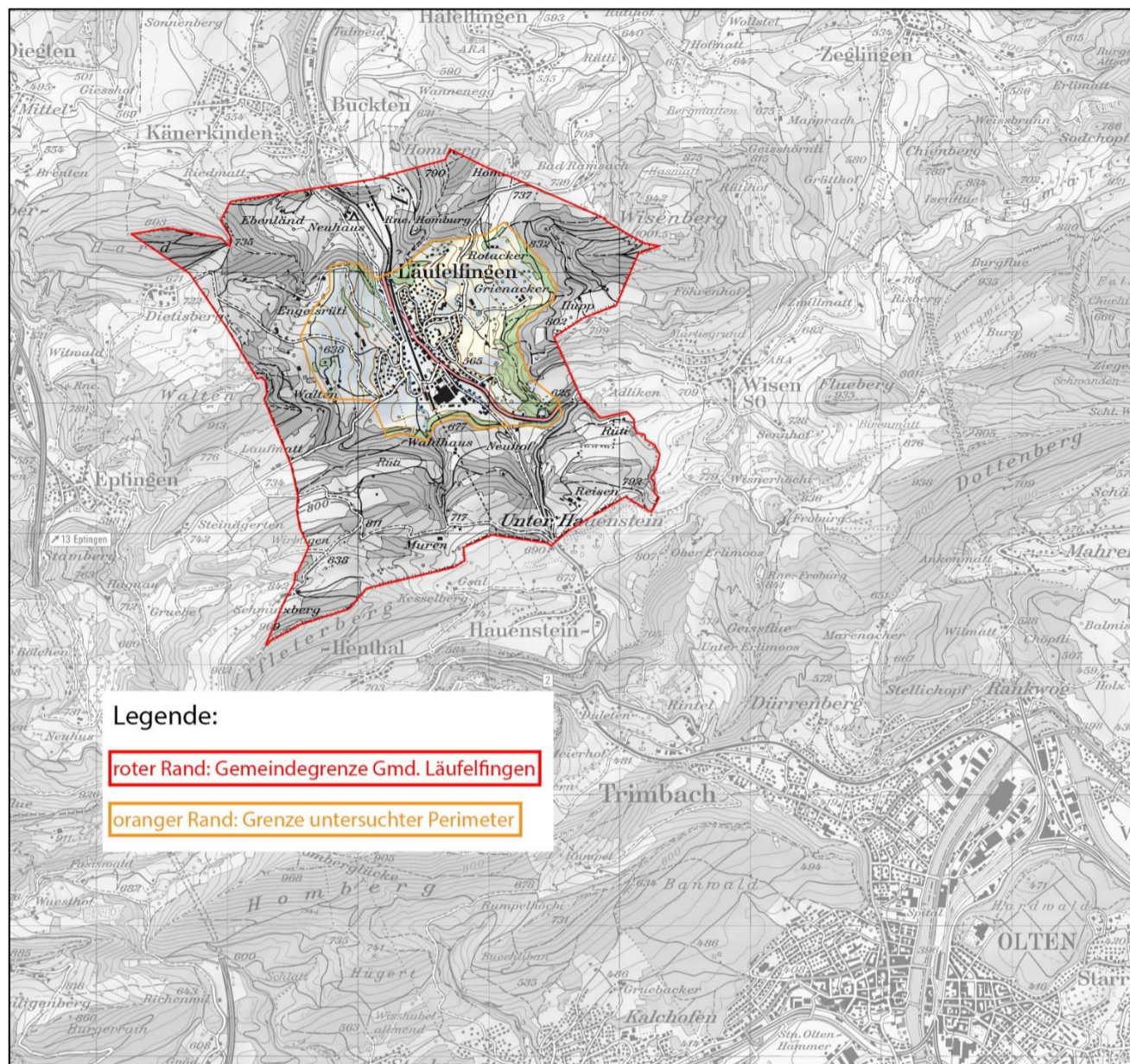
Bauseilbahn, Gipssteinbruch und Gipsfabrik

Mit der Materialeilbahn zwischen dem Steinbruch in Zeglingen und der Fabrik in Läufe fingen wurde «das Rohmaterial aus dem Gipslager im Bad Weissbrunn bei Zeglingen nach der Fabrik in Läufe fingen befördert» (Baudirektion Kt. Baselland, 1909). Die Bahn führte von Bad Weissbrunn über einen Sattel am Chienberg ins Tal zwischen Zeglingen und Wisen SO. Dort fanden sich die höchsten Masten und eine Strassenüberdachung gegen herunterfallende Steine. Nach der Talquerung stieg die Seilbahn erneut Richtung Wisenberg an, um zum Schluss über die Hupp und die Bitzenhalde nach Läufe fingen zu führen.

Zum Bauzeitpunkt war die Seilbahn ebenfalls eine Pionierleistung, sie war die längste Industrie-seilbahn der Schweiz. Die Bahn besass eine Transportleistung von 12'000 kg/Std., was 40 Seilbahnwagen à 300kg Steine entspricht. Als Antrieb diente ein Motor von lediglich 25 PS (anonym, 2017).

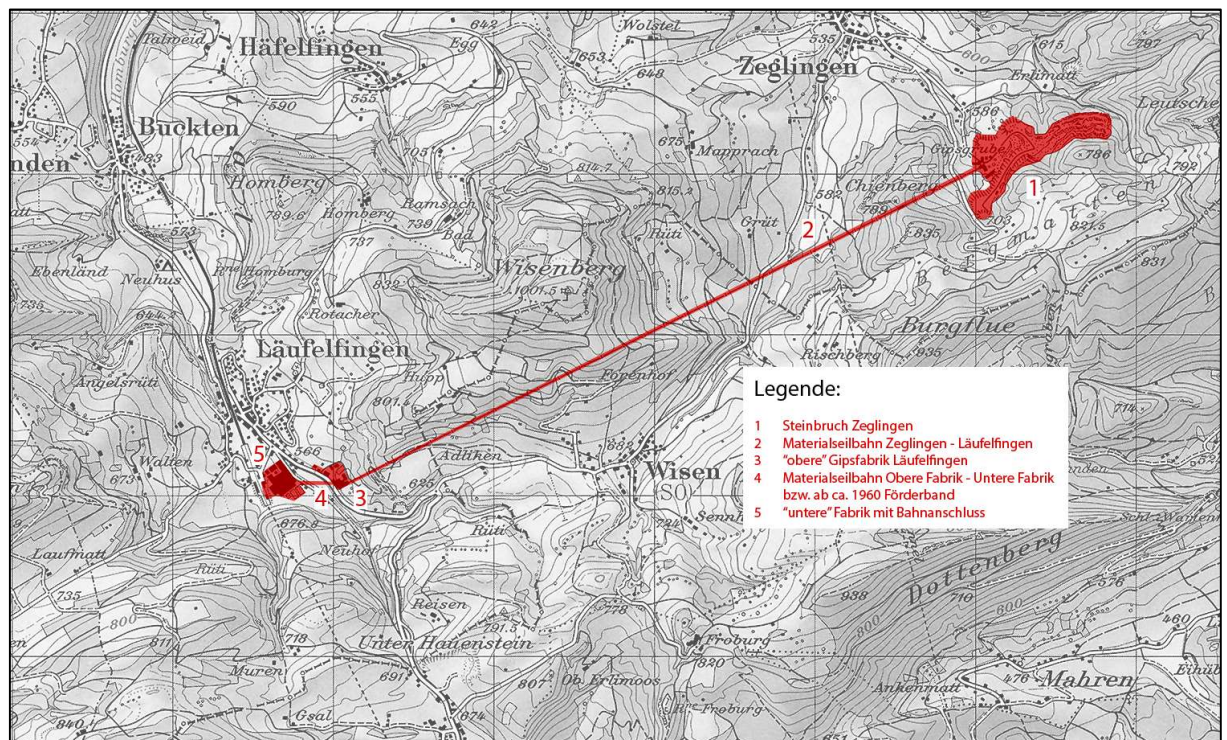


Abbildung 3: Luftbild mit Blick auf Läufe fingen. Links der Bildmitte ist der obere Teil der Gipsfabrik ersichtlich, in der Bildmitte der untere Teil. BALSCHKEIT, 2017.



Oben: Karte 2, Lage und Ausdehnung der Gemeinde Läuelfingen in der regionalen Übersicht. Massstab 1:50'000. SWISSTOPO 2012, Blatt 1088.
 Unten: Karte 3, Zeitliche und räumliche Entwicklung des Dorfes Läuelfingen. Massstab 1:15'000. SWISSTOPO 1:25'000, 2012, Blatt 1088.

Nach Ankunft in der oberen Fabrik in Läuelfingen wurde das Material zerkleinert und gemahlen, anschliessend gebrannt und gekocht und in ein Silo geführt. Von dort konnte der Gips über eine weitere Seilbahn nach unten zur Plattenfabrik geführt werden. Ab Mitte der 1960er-Jahre wurde diese Seilbahn durch ein Förderband ersetzt, welches die Hauensteinstrasse unterquerte und anschliessend oberirdisch zur Fabrik führte (anonym1, 2017). Sehr gut sichtbar ist das Förderband in der Abbildung 3. In dieser Fabrikationsanlage wurden Gipsdielen, «Perfecta»-Platten und «Alba»-Platten hergestellt (Gipsunion AG, 1967). Diese Platten mussten danach getrocknet werden, was in der sogenannten «Trockenschuppenanlage» geschah (Gipsunion AG, 1953). Anschliessend konnten die Produkte auf Bahnwagen verladen und in die ganze Schweiz versendet werden.

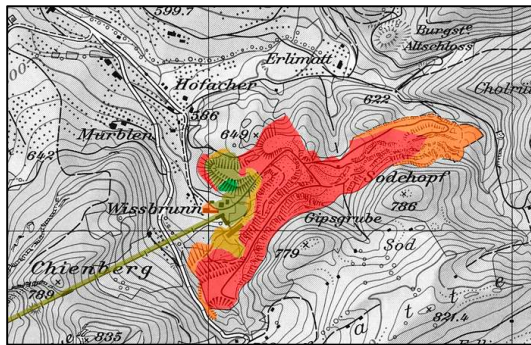


Karte 4: Übersicht über die Areale der Gipsfabrik Läuelfingen. Massstab 1:50'000. SWISSTOPO 1976, Blatt 224.

Kulturlandschaftswandel durch Gipsfabrik

Im Abbaugbiet oberhalb von Zeglingen wurde die Landschaft durch den Gipsabbau stark geprägt. Zu Beginn konzentrierte sich das Abbaugbiet rund um die alte Gipsgrube aus der Zeit vor 1900. So startete auch die neu gebaute Seilbahn in diesem Gebiet. In den folgenden Jahren bis 1940 dehnte sich das Ausbaugbiet zwar aus, erstreckte sich aber über eine ziemlich bescheidene Fläche. Erst mit dem Aufkommen von maschinellen Abbaugeräten und der Hochkonjunktur der 1950er- und 1960er Jahre dehnte sich das Abbaugbiet massiv aus. Ebenfalls entstanden in dieser Zeit die deutlich sichtbaren Bruchflächen mit ihren Terrassen. Gleichzeitig entstanden nördlich und westlich neue Ablagerungsflächen für unbrauchbares Material. Die durch diese Aktivitäten hervorgerufenen Geländeänderungen sind noch heute teilweise erkennbar.

In Läuelfingen wurde erstmals mit dem Bau der Materialeiseilbahn und der Verlagerung der ganzen Produktion ins Dorf ein grösseres Gebiet überbaut. So entstand die obere Fabrik an der Hauensteinstrasse und ein grösserer Teil der unteren Fabrik zwischen 1910 und 1914. Zu Beginn war eine grössere Fläche mit sogenannten Trockenschuppen zur Trocknung der Gipsprodukte überbaut. Nach und nach wurden diese durch neue Fabrikgebäude ersetzt. Dazu wurde auch die seit 1914 bestehende, kürzere Seilbahn zwischen den beiden Fabriken abgebaut und an gleicher Stelle durch ein teilweise unterirdisches Förderband ersetzt. Hinzu kamen bereits früh Anschlussgleise an die Bahnlinie mitsamt einer Drehscheibe, um Wagons auf dem Firmenareal zu bewegen und die Endprodukte mit der Bahn in die ganze Schweiz zu liefern.



Karte 5: zeitliche Entwicklung des Steinbruches in Zeglingen. Massstab 1:25'000. SWISSTOPO 1982, Blatt 1088.



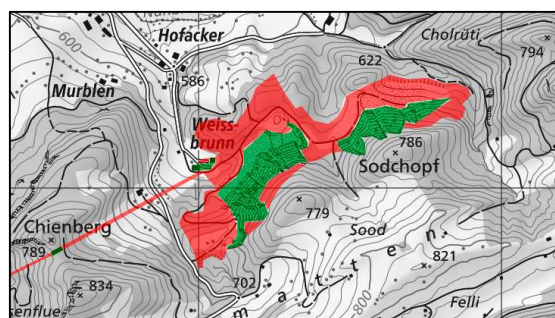
Karte 6: Zeitliche Entwicklung des Fabrikareals in Läuelfingen. Massstab 1:16'667. SWISSTOPO 1998, Blatt 1088.

Rückbau und Renaturierung

Im Juni 1983 wurde die Gipsproduktion in Läuelfingen eingestellt. Begründet wurde der Schritt damit, dass die Gipsvorkommen im Steinbruch erschöpft seien (anonym1, 2017). Allerdings hatten mutmasslich auch die schleppende Wirtschaftslage zu Beginn der 1980-er Jahre und die steigenden Kosten am Produktionsstandort Schweiz Einfluss auf die Schliessung des Werkes. Ebenfalls wäre die Konzession der Materialeiseilbahn bald ausgelaufen und eine Sanierung wäre aufwändig gewesen. Nach der Einstellung der Produktionsaktivitäten wurde die untere Fabrik noch ein Jahr weiterbetrieben, anschliessend aber auch geschlossen.

Im Steinbruch in Zeglingen wurde während weiterer 20 Jahren Anhydrit anstelle von Gips abgebaut. Dieses Material wird in der Zementindustrie verwendet. So konnten sechs bis sieben Arbeiter weiterbeschäftigt werden (anonym1, 2017).

Nachdem diese Aktivitäten ebenfalls eingestellt worden waren, schloss man die Grube. Diese wird nun renaturiert. Seit dem Jahr 2010 ist das Areal «Gipsgrube Zeglingen» ein kantonales Naturschutzgebiet (Regierungsrat Kt. Baselland, 2010). Es enthält unter anderem verschiedene seltene Orchideen- und Amphibienarten (Regierungsrat Kt. Baselland, 2010). Im Rahmen einer Maturaarbeit von Mario Dolder entstand zudem ein Naturlehrpfad durch die Grube (Männerriege Zeglingen,

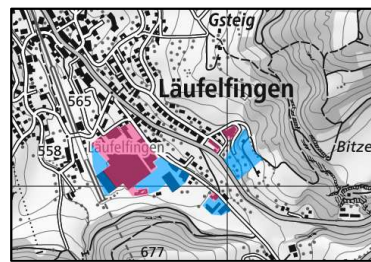


Karte 7: Übersicht des Renaturierungsstandes 2012. Grün eingefärbt sind Gebiete, in welchen der Originalzustand noch sichtbar ist, rot renaturierte / veränderte Gebiete. Massstab 1:25'000. SWISSTOPO 2012, Blatt 1088.

2010). Sichtbar sind heute noch die Felswände und einige daran angrenzende Gebiete. Zudem sind die Geländeänderungen, welche durch den Abbau und die Ablagerungen von Material entstanden, nach wie vor erkennbar.

Auf dem Gebiet der unteren Fabrik in Läuelfingen zog nach der Gips-Union die Bettenfabrik Hasena ein, die allerdings nach wenigen Jahren wieder wegzog. Bis ins neue Jahrtausend wechselte das Areal mehrere Male den Besitzer. In den letzten Jahren wurden die Hallen modernisiert und neue Hallen hinzugebaut. Mittlerweile dienen sie Logistikunternehmen für den Detailhandel.

Das Areal der oberen Fabrik wurde bis auf einen Turm, dessen früherer Zweck allerdings nicht mehr nachvollziehbar ist, komplett abgebrochen. Heute befindet sich an der Stelle des Industrieareals ein Tierfriedhof. Der erwähnte Turm wird als Café genutzt. Entwicklung im Raum Sissach-Gelterkinden



Karte 8: Umnutzung des "Gipsi-Areals" in Läuelfingen. Pink Gebäude im Originalzustand, blau veränderte Gebiete. Massstab 1:25'000. SWISSTOPO 2012, Blatt 1088.



Abbildung 4: Aktueller Blick auf das ehem. Areal der Gipsfabrik hinter dem Bahnhof sowie oberhalb der Hauensteinstrasse. EIGENE AUFNAHME.

4. Entwicklungen im Raum Sissach-Gelterkinden

4.1 Dorfentwicklung Sissach

Sissach ist eine der wenigen Ortschaften im Ergolzthal, welche vom Bahnbau der Scheitellinie direkt profitiert hatte. Ab diesem Zeitpunkt ist im Gegensatz zu vielen Nachbargemeinden ein deutliches Wachstum der Einwohnerzahlen zu erkennen. Vor dem Bahnzeitalter waren viele Sissacher unter anderem im Weinbau tätig. Die Weinberge fanden sich am Abhang unter der Sissacher Fluh, wo heute noch auf einer kleinen Fläche Weinbau betrieben wird. Ab dem Zeitpunkt des Bahnbaus siedelten sich viele Unternehmen im Ort an. Der Bahnhof wurde ein wichtiger Betriebspunkt der Eisenbahn, da hier ein Reservoir für das Kühlwasser stand. Es konnte dort ebenfalls Kohle für die Lokomotiven nachgefüllt und Wagen in einer Halle abgestellt werden. In Dorf waren vor allem Textilfabriken und Postboten ansässig. Die meisten siedelten sich entlang der Bahn an, so entwickelte sich das Quartier „Brüel“ zur Industriezone. Dieses findet sich nordwestlich des Dorfkerns und noch heute sind dort viele Firmen ansässig. Ab 1970 erfuhr der Ort erneut einen Zuwachs, begründet durch den Bau der Autobahn, der am Ort vorbeiführte (Verkehrsverein Baselland, 1949).

Heute wie früher ist Sissach ein wichtiger Knotenpunkt im Öffentlichen Verkehr, da sich dort die Scheitellinie und die Basislinie trennen. Dazu existieren mehrere Buslinien, welche ab dem Bahnhof Sissach die umliegenden Gemeinden anfahren. Im Industrieareal haben sich einige grössere Firmen angesiedelt, so zum Beispiel die Georg Fischer JRG AG. Diese stellt Trinkwasser-Installationssystemen her und beschäftigt etwa 400 Mitarbeitende (Wikipedia: Sissach, 2017).

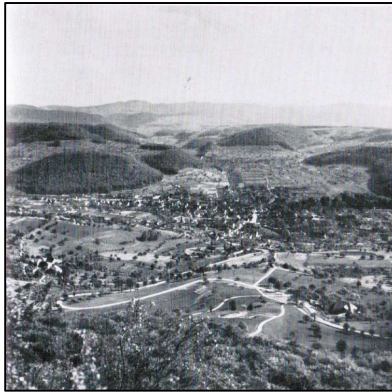


Abbildung 5: Historische Fotografie von der Sissacherfluh auf Sissach. VERKEHRSVEREIN BASELSTADT, 1949.



Abbildung 6 Aktueller Blick von der Sissacherfluh auf Sissach, die benachbarten Dörfer und Obstplantagen. EIGENE AUFNAHME.

4.2 Dorfentwicklung Gelterkinden

Parallel zu Sissach ist auch in Gelterkinden ab den 1850er-Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum festzustellen, trotz fehlendem Bahnanschluss. Dieser nicht vorhandene Bahnanschluss war eine moralische Erniedrigung für Gelterkinden und so reifte die Idee, eine eigene Bahn von Sissach nach Gelterkinden zu bauen. Auf diese wird im nächsten Abschnitt näher eingegangen. Ähnlich wie in Sissach waren in Gelterkinden ebenfalls Seidenfabriken und Postamterstühle ansässig. Firmen haben sich hauptsächlich entlang der Ergolz niedergelassen. Interessanterweise ist zu beobachten, dass der Bau der Basislinie um 1912 die Entwicklung der Einwohnerzahl nicht beeinflusste. Darum ist wie in der ganzen umliegenden Region schwierig zu sagen, welchen Einfluss der Bahnbau wirklich auf die verschiedenen Dörfer (Tecknau siehe Kapitel 5.3) hatte. Das Landschaftsbild in Gelterkinden jedoch wurde durch den Bau der Basislinie stark beeinflusst, da lange Bahndämme errichtet werden mussten (siehe Kapitel 6.2.). Die grösste Dorfentwicklung ist im südlichen Teil des Ortes ab 1970 zu erkennen. Hier wurden viele neue Wohnhäuser errichtet.

4.3 Bau und Entwicklung der Sissach-Gelterkinden-Bahn

Durch den fehlenden Bahnanschluss befürchtete die Gemeinde Gelterkinden einen wirtschaftlichen Nachteil. 1888 wurde ein Komitee gegründet, welches den Auftrag für den Bau einer normalspurigen Bahn von Sissach nach Gelterkinden erteilte. Die Sissach-Gelterkinden-Bahn gehört damit zu den ältesten Trambahnen der Schweiz. Die 3 km lange, elektrifizierte Bahn begann am Sissacher Bahnhof, legte einen Halt im Nachbarort Böckten ein und endete nach der Überquerung der Ergolzbrücke in Gelterkinden. Im Endeffekt trug die Bahn nach Gelterkinden gar nicht zu einem grösseren wirtschaftlichen Erfolg bei, da in der Bahn nur Personen transportiert werden konnten. Waren wurden nach wie vor mit Lieferwagen nach Gelterkinden gebracht. Als im Jahre 1912 die Basislinie eröffnet wurde und Gelterkinden somit doch noch zu seinem Bahnanschluss kam, wurde die Sissach-Gelterkinden-Bahn zur Nebenbahn. Die Bahn wurde je länger je weniger frequentiert, was dazu führte, dass sie Stück für Stück zurückgebaut wurde. Anfang 1916 wurde der Betrieb schlussendlich ganz eingestellt. Heute ist von der Trambahn nichts mehr zu sehen, allerdings lässt

sich im Dorfkern von Gelterkinden in der Nähe des ehem. Bahnhofs eine alte Lokomotive besichtigen.

4.4 Dorfontwicklungen in Lausen und Ittingen

Die Entwicklung in Lausen und Ittingen zeichnete sich nicht so stark ab wie in den beiden grossen Nachbarn im Südosten. Vor den 1850er-Jahren waren diese Ortschaften von landwirtschaftlichen



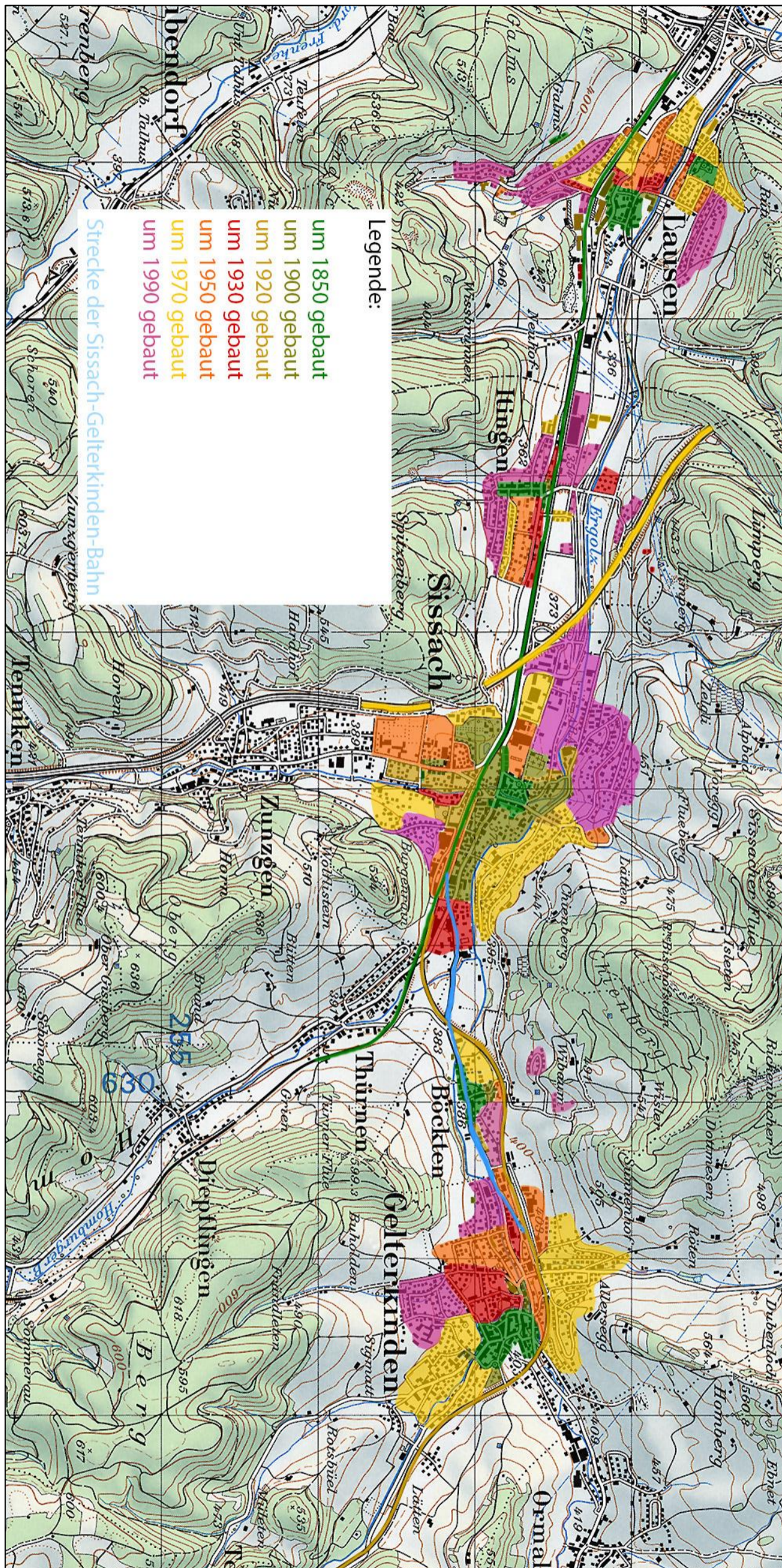
Abbildung 7: Historische Fotografie der Sissach-Gelterkinden-Bahn im Bahnhof Gelterkinden. VERKEHRSVEREIN BASELSTADT, 1997.

Betrieben geprägt. Zusätzlich begann man ab 1870 in Lausen und auch teilweise in Ittingen mit dem Abbau von Tonerde, welche anschliessend zu Kacheln und Ziegeln weiterverarbeitet wurden. Dies hatte einen sehr grossen wirtschaftlichen Einfluss auf die beiden Ortschaften und half beim wirtschaftlichen Aufschwung. Ab 1910 wurde zusätzlich Kalkstein, unter anderem auch aus der Produktion des Gipswerkes Läuelfingen, verarbeitet und industriell verwertet.

Der Dorfkern von Lausen lag im 19. Jahrhundert südlich der Ergolz, während sich die Kirche mit dem Friedhof auf der anderen Bachseite befand. Diese grosse Distanz war eher ungewöhnlich. Mit der Zeit breitete sich der Ort aus und die Fläche zwischen dem Dorfkern und der Kirche wurde mit Häusern aufgefüllt. Zudem wurde der Weiler Furlen, südlich von Lausen gelegen, in die Ortschaft integriert. In neuerer Zeit haben sich mittelgrosse bis grosse Betriebe wie die Nestlé mit einem Verteilzentrum in Lausen angesiedelt. Diese findet man vor allem im Quartier Mülizelg unmittelbar südlich der Bahnlinie.

In neuerer Zeit hat zudem die kantonale Autobahn von Sissach nach Augst das Dorfbild verändert. Die Autobahn führt mitten durch das Dorf, teilweise auf einer Brücke über der Ergolz. Die Folgen davon sind Lärmemissionen und zusätzliche Sichtbehinderungen durch aufgestellte Lärmschutzwände. Ittingen im Gegensatz besitzt einen relativ kompakten Dorfkern, von dem aus das Wachstum ausging. Hier finden sich mehrheitlich kleinere, handwerkliche Betriebe. Eine Ausnahme bildet das grosse Ikea-Lager mit zwei Anschlussgleisen an der Bahnlinie.

Für die beiden Ortschaften brachte die Bahn in ihren Anfangsjahren keine nennenswerten Vorteile hervor. Dies änderte sich in der Zeit nach 1900 und insbesondere in den letzten Jahrzehnten.



Karte 9: Zeitliche und räumliche Entwicklungen der Dörfer Lausen, Itingen, Sissach, Böckten und Gelterkinden. Massstab 1:30'000. SWISSTOPO 1988, Blatt 1068.

So liegen die Standorte im Ergolzthal nahe an einer starken Wirtschaftsregion (Dreiländereck Basel) und an wichtigen Transitachsen auf Strasse und Schiene.

5. Hauenstein-Basistunnel 1912 - 1916

5.1 Streckenabschnitt Olten-Trimbach und Barackendorf „Tripolis“

Bereits wenige hundert Meter nach dem Bahnhof Olten biegt die Hauenstein-Basislinie in einer weitläufigen Linkskurve nach Norden ab und überquert dort die Aare – das grösste Gewässer auf dem gesamten Streckenabschnitt. Die 150 Meter lange Aarebrücke besteht aus gemauerten Pfeilern und einem eisernen Fachwerkkonstrukt. Damit während des Baus bereits eine Transportverbindung für das Aushubmaterial des Tunnels zu Verfügung stand, wurde eigens eine zweite Dienstbrücke neben der neu zu bauenden Eisenbrücke errichtet (Coletti und Spinnler, 2013).

Gleich nach der Traversierung der Aare erreicht man die Rankwog, das Grenzgebiet zwischen Olten, Trimbach und Winznau.

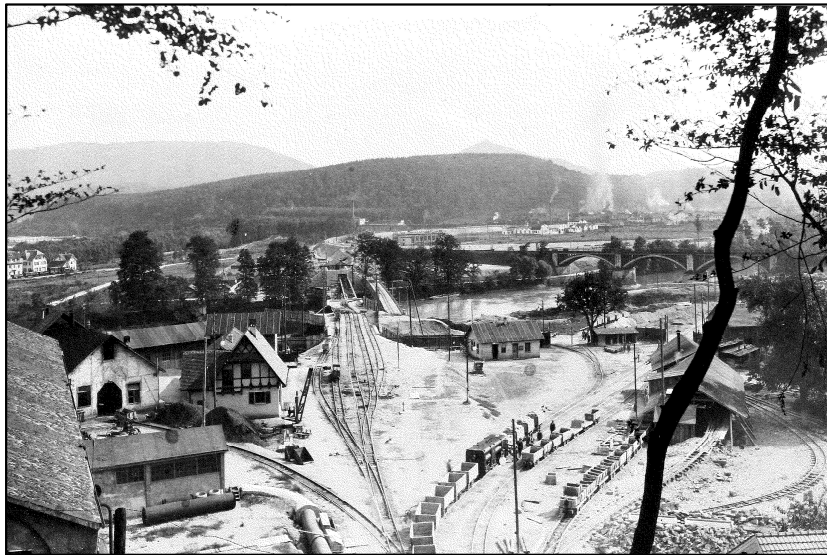


Abbildung 8: Blick vom Tunnelportal aus nach Süden Richtung Aare. Links der Geleise: Maschinenhalle und Werkstätte. Rechts der Geleise: Lokomotiveremise und Mischhalle. COLETTI, SPINNLER, 2013.

Dort, im Rank der Aare, ist auf Trimbacher Boden der Tunnelleingang. Auf diesem Gebiet entstand während des Tunnelbaus das Barackendorf „Tripolis“, eine Arbeitersiedlung für die Tunnelbauer aus Italien. (Der Name geht auf die Besetzung der Stadt Tripolis durch die Italiener im Jahr 1911 zurück.) Das Barackendorf entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer kleinen autarken Gemeinde mit über 25 Kantinen und Wirtshäusern, gegen 100 Schlafunterkünften, einer eigenen Poststelle, einem Polizeiposten, Tanzlokalen und einem Kino, sowie zahlreichen Läden und Dienstleistungsangeboten, meist von Italienern betrieben.

Da die sanitären Verhältnisse extrem mangelhaft waren und dadurch Krankheiten und Seuchen die Bewohner von Tripolis heimsuchten (auch viele Familien der Arbeiter lebten hier), wurde die Tunnelbaufirma verpflichtet, Wasch-, Dusch- und Toiletteneinrichtungen in einem Badehaus zu installieren, welches erst ein Jahr nach Baubeginn, also 1913, benutzbar wurde (Coletti und Spinnler, 2013).

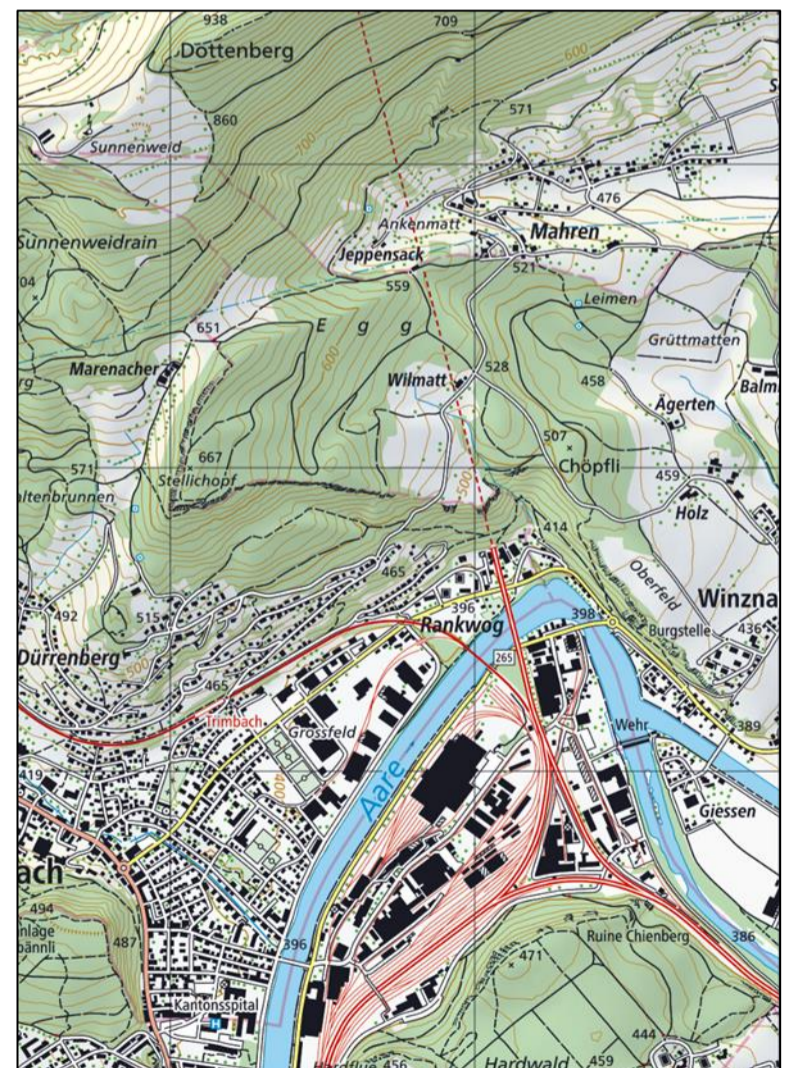
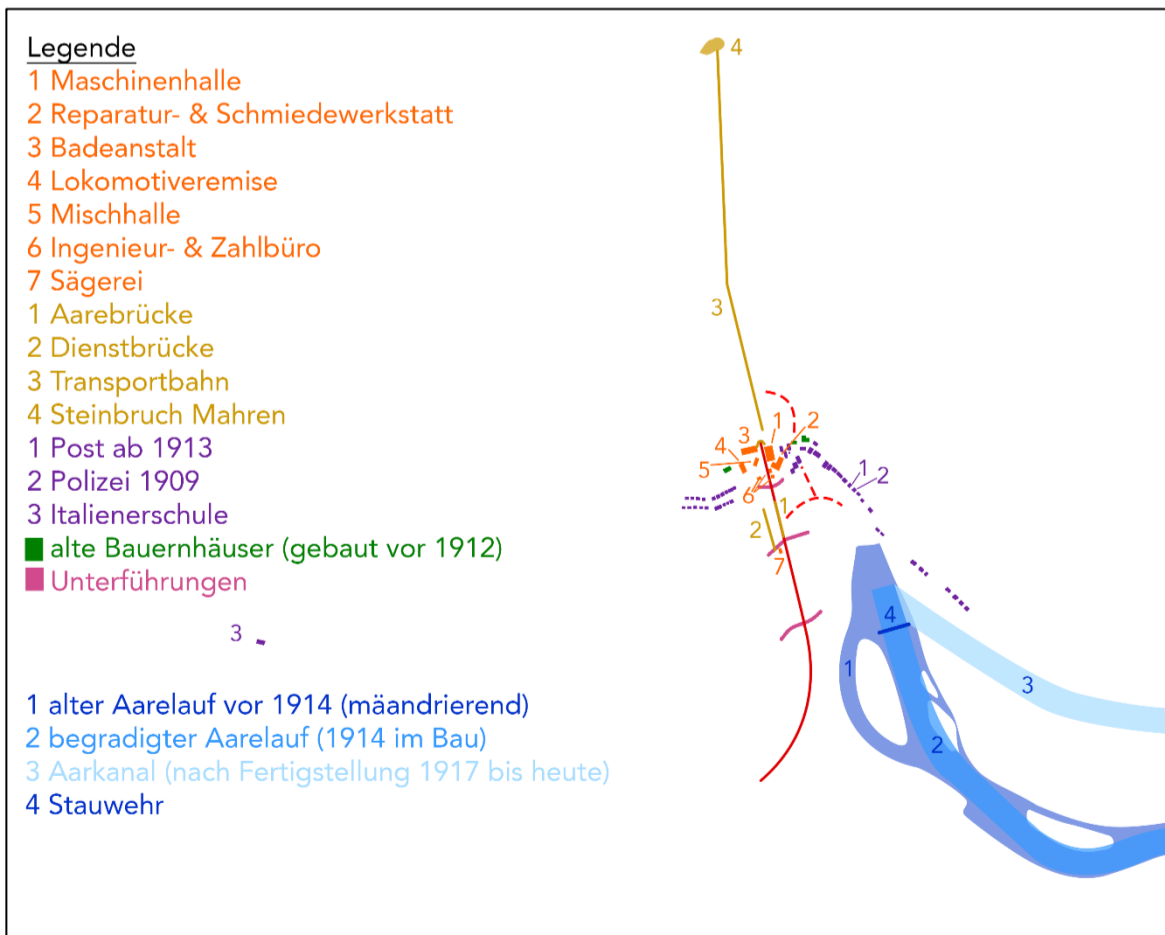
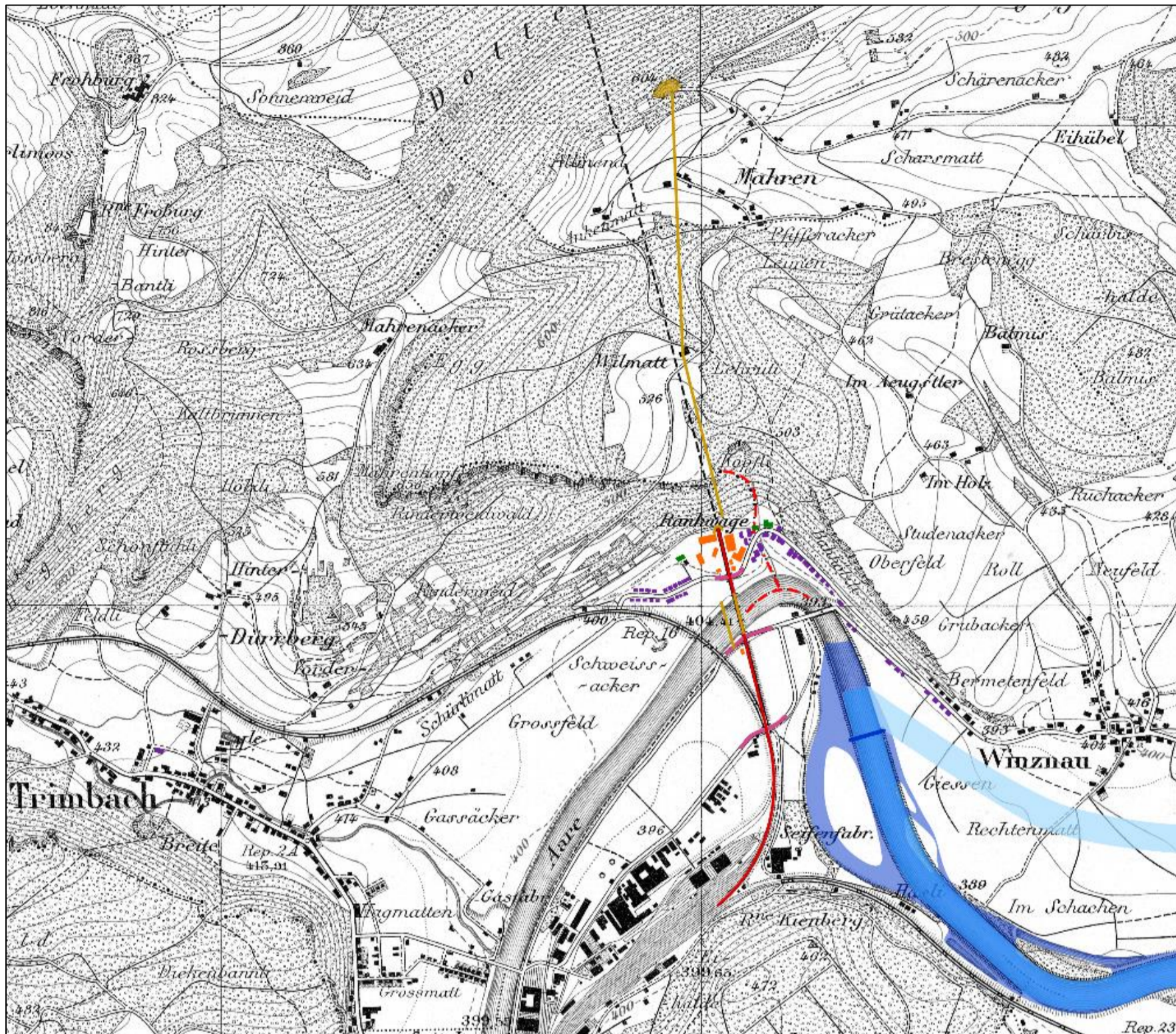
Mithilfe der Übersichtspläne aus dem Buch „Bau des zweiten Eisenbahntunnels durch den Hauenstein“ von Bloch, U. und U. Ramseier auf Seiten 37, 153 und 155 konnten wir selber auf einer Siegfriedkarte einen Überblick über die damalige Situation auf der Südseite des Tunnelportals darstellen. Dabei sind drei Faktoren nennenswert:

Erstens war die Siedlung in der Rankwog im Vergleich zu heute (vgl. Abb. 1914_Streckenabschnitt_Sued mit Abb. 2012_Trimbach) abgetrennt von den restlichen Wohngebieten von Trimbach und Winznau. Dies war unter anderem ein Grund, weshalb sich das Barackendorf zu einer autarken Gemeinde in den Gemeinden Winznau und Trimbach entwickelt hatte: Durch die zahlreichen Arbeiterfamilien, die sich im Tripolis angesiedelt hatten, entstand eine Nachfrage nach Lebensmittelgeschäften und anderen Bereichen des Dienstleistungssektors wie etwa nach Schuhmacher- und Coiffeurgeschäften oder einer Poststelle. Nur die Italienschule mussten die Kinder in Trimbach besuchen (Bloch und Ramseier, 2012).

Der zweite augenfällige Faktor beim Studieren der Karten aus dem Buch ist die Anordnung der Baracken entlang der damals einzigen Verbindungsstrasse von Winznau und Trimbach, die heute in Erinnerung an das Arbeiterdorf „Tripolisstrasse“ genannt wird.

Und nicht zuletzt waren in Tripolis natürlich auch Gebäude für den Tunnelbau errichtet worden, welche sich in unmittelbarer Nähe zum Tunnelleingang befanden. Dazu gehörten die Maschinenhalle, die heute noch steht, eine Schmiede- und eine Reparaturwerkstatt, die Mischhalle, die Sägerei und eine Lokomotivremise sowie einige Bürogebäude (Bloch und Ramseier, 2012).

Auf der Karte haben wir zusätzlich noch den Steinbruch in Mahren (Gemeinde Lostorf) am Dotenberg eingezeichnet. Mit einem Rollwagengeleise wurden die Kalksteine für die Ausmauerung des Tunnelportals über die Wilmatt ins Baugelände transportiert. Die genaue Strecke ist leider unbekannt (Bloch und Ramseier, 2012).



Oben: Karte 10, südlicher Streckenabschnitt, inkl. Arbeiterdorf „Tripolis“ und Bautätigkeiten an der Aare. Massstab 1: 10'500. SIEGFRIEDKARTE 1914, Blatt 149, Blatt 147). Unten links: Legende zu Karte 10. Unten rechts: Karte 11, Trimbacher Rankwog-Quartier im Jahr 2012. Massstab 1:25'000. SWISSTOPO 2012, Blatt 1088

Nebst dem Tunnelbau gab es gleich in unmittelbarer Nähe ein zweites Riesenprojekt, die Errichtung des Stauwehrs in Winznau und den damit verbundenen Kanalbau der Aare von Winznau bis Gösgen. Da diese Arbeiten von 1913 bis 1917 andauerten, wurden die letzten Baracken auf Winznauer Boden erst ab 1917 nach und nach abgebaut, wohingegen in Trimbach der Rückbau der Baracken gleich nach der Eröffnung der Eisenbahnstrecke im Januar 1916 vollzogen wurde. Das ehemals landwirtschaftlich geprägte Gebiet wurde somit wieder den lokalen Bauern überlassen und die italienischen Gastarbeiterfamilien mussten weiterziehen (Bloch und Ramseier, 2012).

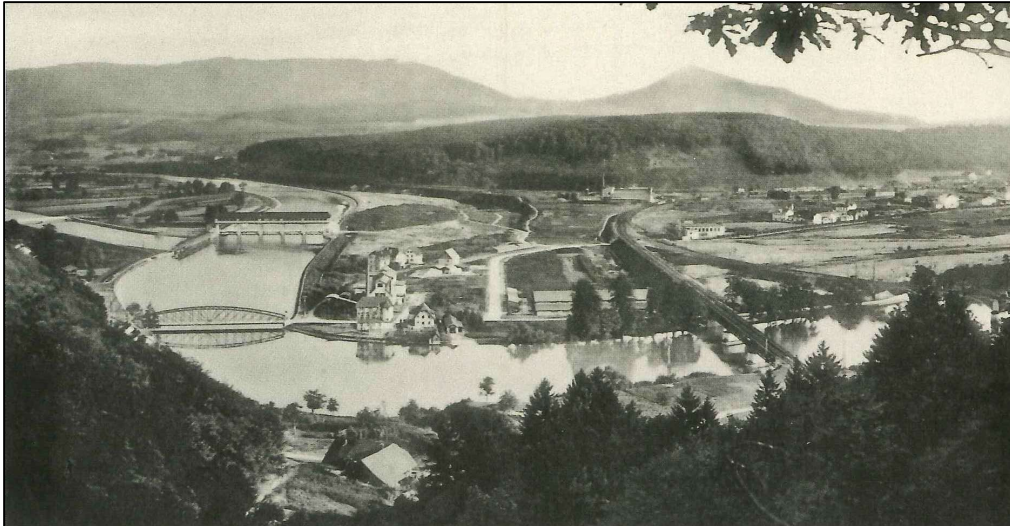


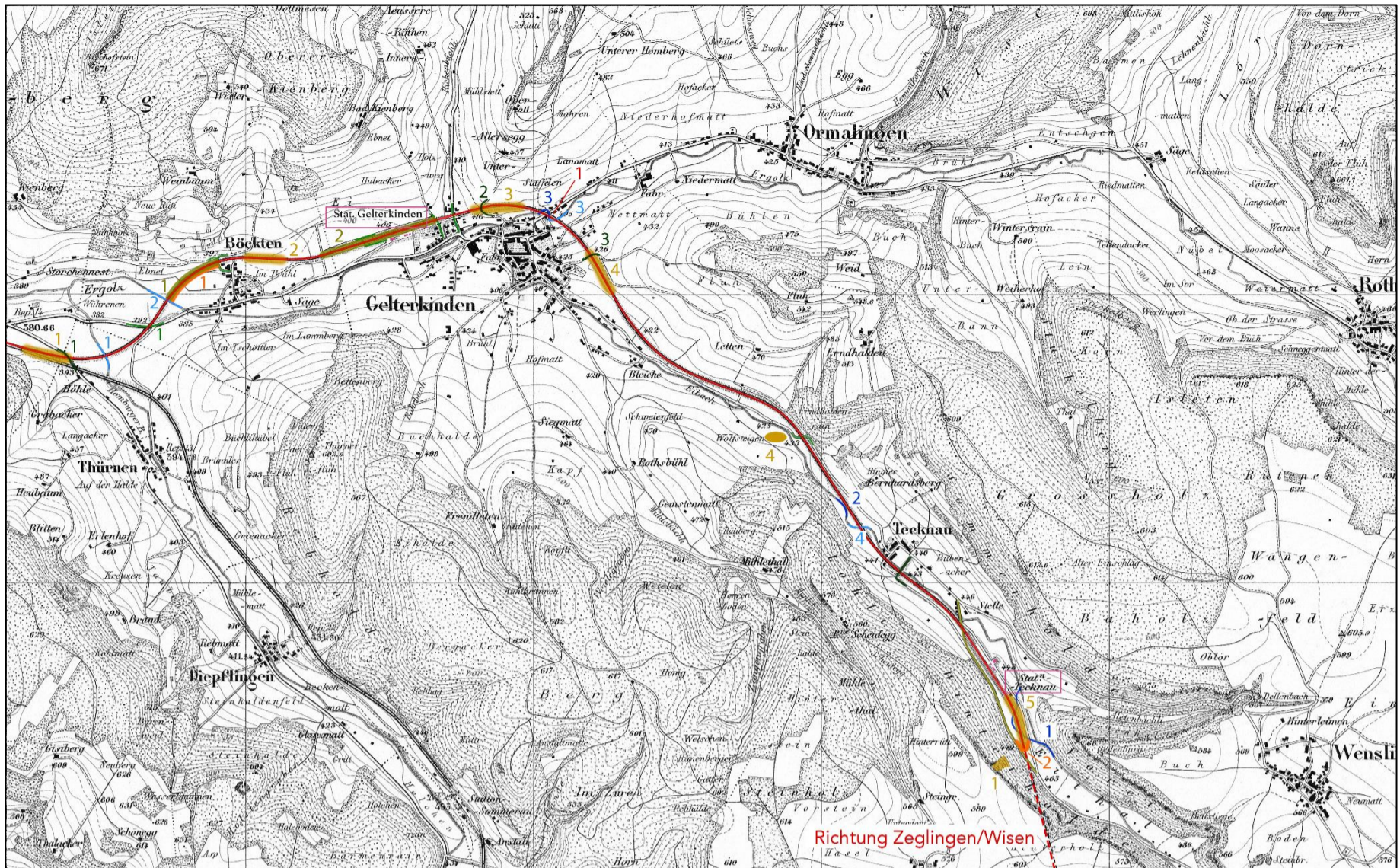
Abbildung 9: Aarekorrektur mit neuem Kanal und dem Stauwehr (im Bild links). BLOCH, RAMSEIER, 2012.

5.2 Streckenabschnitt Tecknau-Sissach

Von Trimbach aus führt der 8134 Meter lange Tunnel ins Baselbiet. Von Tecknau, der ersten Gemeinde nördlich des Hauensteins, führt die Linie das Eital hinunter, überquert in Gelterkinden auf einem Viadukt das einmündende Ergolzthal und erstreckt sich dann bis kurz vor Sissach am Fuss des Chienbergs, bevor sie den Homburgerbach überquert, die Talseite wechselt und in Sissach in den Bahnhof einmündet (Spinnler, 1998).

Für diese Streckenführung mussten gewaltige Eingriffe in die Landschaft vorgenommen werden: Fünf Hangeinschnitte wurden ausgebaggert und zwei Dammschüttungen gebaut. Viermal galt es einen Wasserlauf und mehrere Male eine Strasse zu überqueren sowie vier Mal eine Wegüberführung zu bauen. Dazu kamen noch etliche Dammdurchgänge für zahlreiche Feldwege (Spinnler, 1998).

In Tecknau musste der Eibach auf einer Strecke von 395 Metern für das Bahnhofsgelände und den Tunnелеinschnitt begradigt werden. Das Aushubmaterial wurde als Schutzdamm zwischen der Bahn und dem Bach angehäuft. Eine weitere kleinere Korrektur am Lauf des Eibachs mit dem Bau einer Ufermauer wurde etwas unterhalb von Tecknau vorgenommen (Wiesmann, unbekannt).



- Eisenbahnlinie
- Tunnel
- 1 Viadukt
- alter Lauf der Kantonsstrasse bei Tecknau
- Bahnhöfe

- 1 Einschnitt bei Sissach
- 2 Einschnitt bei Bökten
- 3 Staffeleinschnitt
- 4 Kirchraineinschnitt
- 5 Voreinschnitt

- 1 Damm bei Bökten
- 2 Damm beim Eifeld

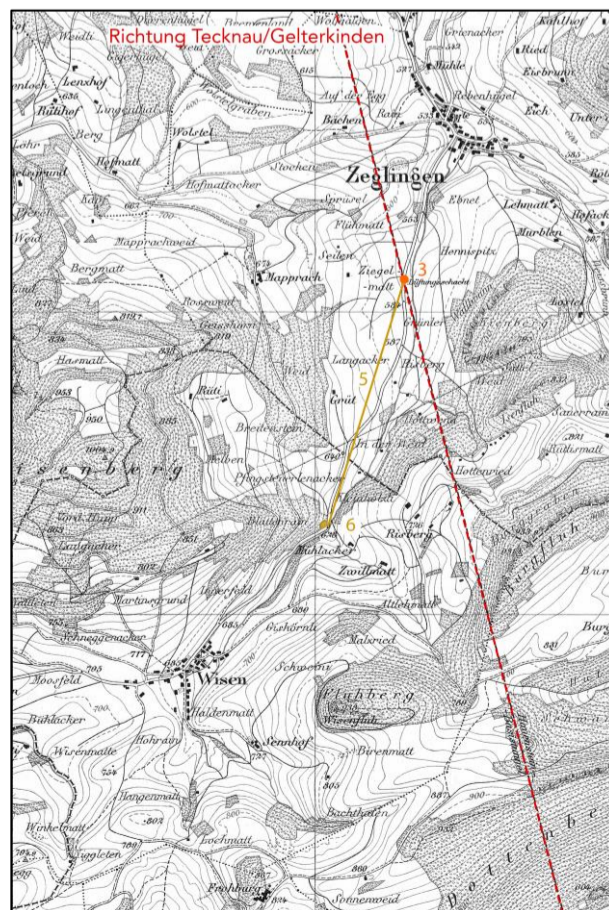
- Maurerarbeiten
- 1 stützende Trockenmauer
 - 2 Tunnelportal Nord
 - 3 Belüftungsschacht bei Zeglingen

- Strassenunterführungen
- 1 Schwarze Brücke
- 1 Wegüberführung der Strasse ins Homburgertal
- 2 Staffelbrücke
- 3 gewölbte Brücke beim Kirchrain
- 4 Tecknauer Überführung

- 1 Korrektur I des Eibachs beim Tecknauer Bahnhof
- 2 Korrektur II des Eibachs
- 3 Korrektur der Ergolz beim Viadukt

- Bachunterführungen
- 1 Homburgerbach
 - 2 Ergolz
 - 3 Ergolz
 - 4 Eibach

- 5 Transportbahn nach Zeglingen
- 6 Steinbruch bei Wisen



Oben: Karte 12, nördlicher Streckenabschnitt: Führung der Bahnlinie, Massstab 1:20'000. SIEGFRIEDKARTE 1914/1915, Blatt 31, Blatt 147
 Unten Mitte: Karte 13, Belüftungsschacht von Zeglingen und Steinbruch bei Wisen, Massstab 1:25'000. SIEGFRIEDKARTE 1914/1915, Blatt 31, Blatt 147.

Zu den drei grösseren Bauvorhaben gehören nebst der Aarebrücke auf dem südlichen Streckenabschnitt die Strassenunterführung der Kantonsstrasse, genannt „Schwarze Brücke“, und der 160 m lange Viadukt von Gelterkinden. Beide sind auf dem nördlichen Streckenabschnitt zu finden. Mit dem Viadukt werden aber nicht nur das Ergolztal und die Landstrasse überquert, sondern auch die Ergolz selber. Dafür musste auch dieser Bach leicht korrigiert werden (Coletti und Spinnler, 2013).

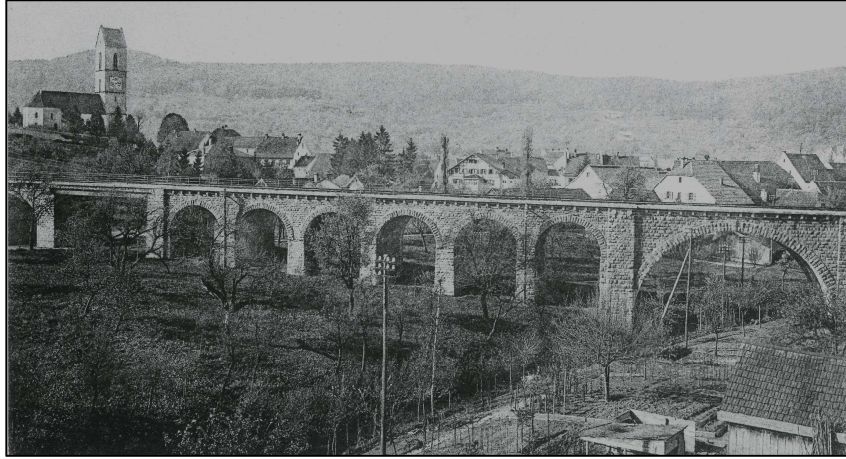


Abbildung 5: Gelterkinder Viadukt und Ergolzbach. COLETTI, SPINNLER, 2013.

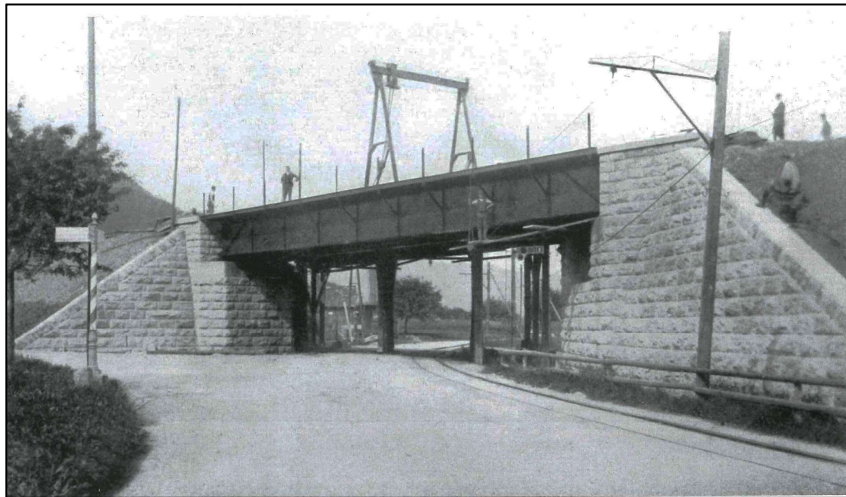


Abbildung 11: Bau der Schwarzen Brücke. COLETTI, SPINNLER, 2013.

Die Route der Bahnlinie wurde so gewählt, dass die obere Begrenzung von 10,5 Promille Steigung nicht überschritten wird. Damit können auch die wuchtigen Einschnitte in ganze Hügel (wie bspw. der „Kirchraineinschnitt“) begründet werden. Der „Voreinschnitt“ vor dem Tunnelportal ist der grösste von allen. Das Aushubmaterial wurde zunächst in der Deponie Wolfstiege im Kipp unterhalb von Tecknau gelagert und später für die sechs bis acht Meter hohe Aufschüttung beim Eifeld in Gelterkinden wiederverwendet. Beim Damm in Böckten mussten zusätzliche Trockenmauern zur Verstärkung angebracht werden (Spinnler, 1998).



Abbildung 12: Markante Einschnitte in diverse Hänge kommen auf dem nördlichen Streckenabschnitt gleich fünf Mal vor. Hier: Kirchraimeinschnitt mit gewölbtem Strassenübergang. COLETTI, SPINNLER, 2013

Maurerhandwerk für die Bahn war auch in Zeglingen gefragt. Hier baute man einen 134 Meter langen Belüftungsschacht für den Basistunnel, der die schlechte Luft, verursacht durch den Dampfbetrieb, nach aussen zu befördern soll. Der Abzug der dichten Dampfwolken war ausserdem notwendig, um die Sicht auf die Signale für die Zugführer zu gewährleisten. Zusätzlich hat ein tieferer Schwefelgehalt, bedingt durch die bessere Belüftung, einen positiveren Effekt auf die Erhaltung des Mauerwerks. Das Gestein für die Mauern stammt aus dem Steinbruch "Chänel" bei Wiesen. Von dort aus wurde zunächst das Material über die Eitalstrasse bis nach Zeglingen (teilweise auch bis weiter das Tal hinunter) transportiert. Da dieser Schwertransport die nicht asphaltierte Strasse aber arg in Mitleidenschaft zog, baute man auch hier (wie in Mahren) eine Feldtransportbahn (Coletti und Spinnler, 2013).

Die beiden Baselbieter Gemeinden Tecknau und Gelterkinden erhielten dank der Basislinie Bahnanschluss und damit einen Bahnhof. Für den Bahnhof von Gelterkinden, der auf dem Eifelder Damm steht, musste ein Fundament von eindrücklichen sieben Metern erstellt werden, welches aber nach Fertigstellung wegen der Zufahrtstrasse zum Bahnhofgebäude und durch die Aufschüttung nicht mehr sichtbar ist (Coletti und Spinnler, 2013).



Abbildung 6: Schacht bei Zeglingen EIGENE AUFNAHME.

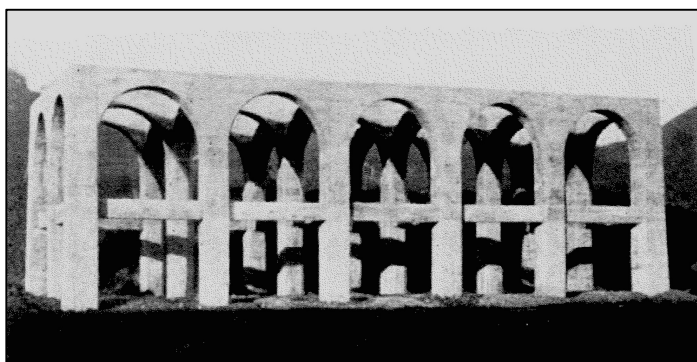


Abbildung 14: Fundament des Güterschuppens vom Gelterkinder Bahnhof. COLETTI, SPINNLER, 2013.



Abbildung 7: Übersichtsaufnahme über die Eingriffe in die Landschaft bei Gelterkinden. Zu sehen: Damm beim Eifeld und Damm bei Böckten. COLETTI, SPINNLER, 2013.



Abbildung 16: heutige Situation in Gelterkinden
EIGENE AUFNAHME.

5.3 Tecknau – das Tunneldorf

Das Dorf Tecknau bestand vor der Zeit der Basislinie aus gerade mal 16 Bauernhäusern, die sich alle in mehr oder weniger drei Häuserzeilen um die Eitalstrasse einordnen lassen (vgl. Abb. 1915_Tecknau). Zusätzlich gab es vier Höfe und einige Heuschober ausserhalb des Dorfkerns. Ausser zwei Restaurants, einer Poststelle und dem Schulhaus gab es keine weitere Dorfinfrastruktur. Für Einkäufe mussten die Tecknauer, welche in erster Linie von der Landwirtschaft lebten, zu Fuss oder mit der Postkutsche nach Gelterkinden reisen. 1905 wurde das Dorf ans Stromnetz angeschlossen (Bloch und Ramseier, 2012).

Mit dem Beginn des Tunnelbaus am 8. August 1912 gab es einen (vorübergehenden) Umbruch in der Dorfentwicklung von Tecknau. Denn ebenso wie am Südportal mussten neue Wohnbaracken für die Tunnelarbeiter errichtet werden. Dies ist der Beginn vom neuen – provisorischen– Dorfteil „Neu-Tecknau“. Zwischen 1910 und 1914 wurden über 50 Baugesuche eingereicht. Die Barackenbauten erstellte man an der Strassenkreuzung Zeglingen-Wenslingen und weiter nördlich in der Nähe des zukünftigen Bahnhofs und teilweise auch direkt neben dem Tunnelportal (Bloch und Ramseier, 2012).

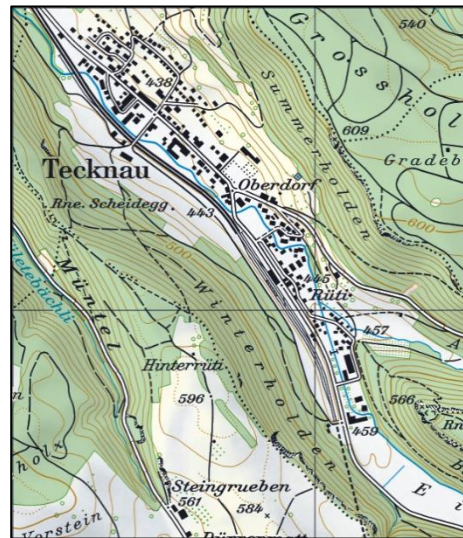
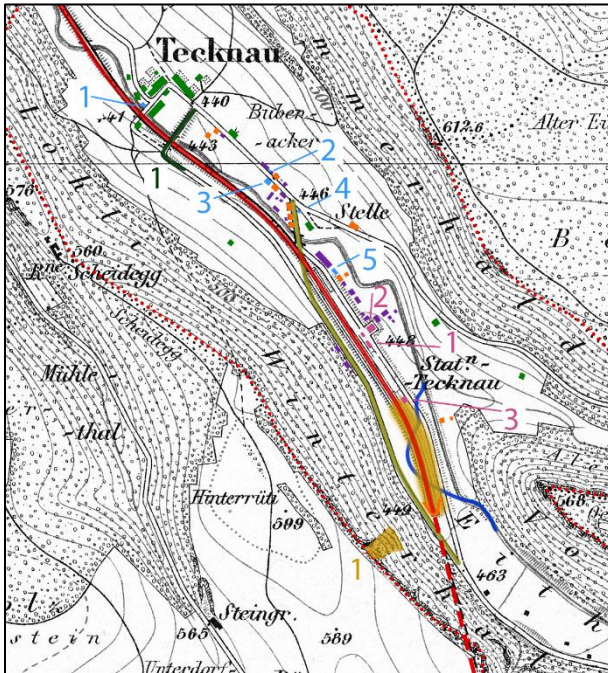
Die ersten Neubauten zwischen 1911 und 1913 wurden teilweise als gemauerte, solide Häuser gebaut und blieben bis heute erhalten. Die nachfolgenden Baracken waren aber meist temporäre Unterkünfte. Es mussten im Jahr 1913 für bis zu 1300 Arbeiter eine Unterkunft errichtet werden (sic!) (Bloch und Ramseier, 2012).

Plötzlich war Tecknau bestens ausgerüstet mit neuer Infrastruktur: 1914 gab es zwei Tavernen und 13 Barackenwirtschaften, die über ein Gastwirtschaftspatent verfügten. Zahlreiche Geschäfte kamen dazu und 1912 wurde für den Fall der Fälle sogar ein eigenes Gefängnis (Arrestlokal) im Dorfkern erstellt. Über eine kurze Zeit verfügte Tecknau sogar über ein Kino. Im Plan aus dem Buch „Bau der Hauenstein-Basislinie 1912-1916“ von Coletti, L. und H. Spinnler (S. 55 und 56-57) sind zudem noch ein Kiosk, ein Coiffeursalon und ein Tanzsaal markiert (Karte 12) (Coletti und Spinnler, 2013).

Nebst den Wohneinrichtungen für die Arbeiter gab es weitere temporäre Neubauten für die Tunnelarbeiter. So wurden auch auf der Nordseite ein Maschinenhaus, Schmiede, Werkstätte, eine Mischhalle und Steinbrechanlagen errichtet (Bloch und Ramseier, 2012).

Gleich oberhalb des Tunnelportals wurden im Steinbruch „Winterhalde“ die Steine für die Mauerarbeiten abgebaut. Sie wurden zu Beginn der Bauphase in einer Holzrutsche zum Tunnelleingang

Links: Karte 14, Tecknau Dorfontwicklung, Masstab: 1:12'500 SIEGFRIEDKARTE 1915, Blatt 31.
 Rechts: Ausschnitt aus der aktuellen Landeskarte. Masstab: 1:25'000. SWISSTOPO 2012. Blatt 1068, Blatt 1088.



Legende

- Alt-Tecknau (um 1910), bis heute in dieser Form erhalten
- temporäre Baracken (Rückbau bis ca. 1918)
- zwischen 1910 und 1920 gebaut und bis heute erhalten
- Einrichtungen mit bestimmten Funktionalitäten (nebst den Wohnbaracken und Kantinen)
- 1 Arrestlokal
- 2 Coiffeur
- 3 Tanzsaal, Trinkhalle
- 4 Kiosk
- 5 Kino
- 1 Bahnhof
- 2 Restaurant
- 3 Bahnwärterhaus
- 1 Steinbruch „Winterhalde“
- 1 Strassenüberführung
- alter Strassenlauf der Eitalstrasse
- Bachverlegung des Eibachs
- Voreinschnitt
- Tunnelportal
- Bahnlinie
- Gemeindegrenzen

transportiert. Später baute man wegen des hohen Gefahrenpotentials dieser Transportmethode eine kurze Seilbahn. Im Mai 1914 sprengte man 10'000 Kubikkilometer Gestein für den Bau (Coletti und Spinnler, 2013).

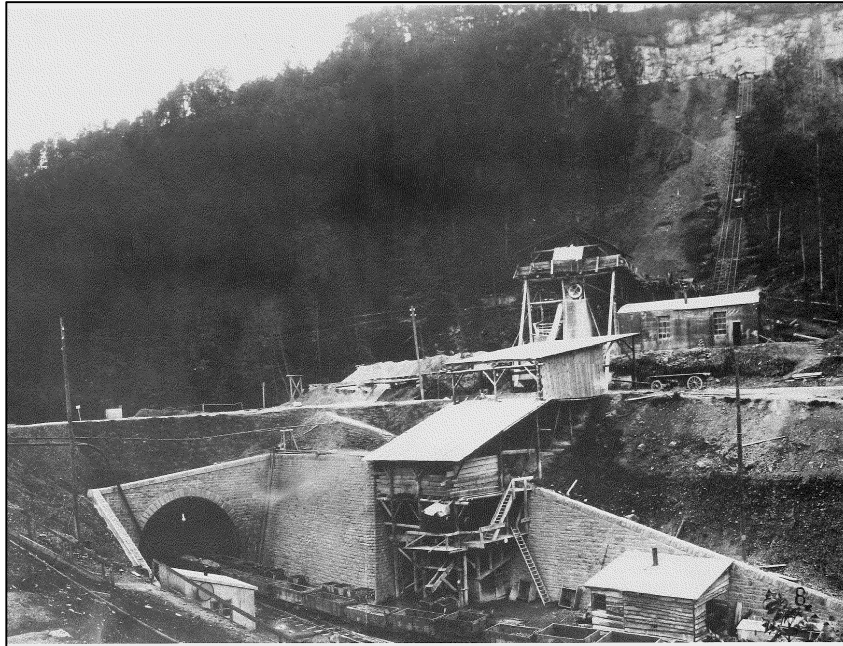


Abbildung 17: Zu sehen sind hier das Tunnelportal, der Voreinschnitt und der Steinbruch Winterhalde mit der Transportseilbahn. COLETTI, SPINNLER, 2013.

Für die Bahnlinie mussten in Tecknau einige Strassenkorrekturen vorgenommen werden. Auf Höhe des Bahnhofs musste die Kantonsstrasse, auch Eitalstrasse genannt, um 900 Meter verschoben werden (Spinnler, 1998). Noch markanter ist der Eingriff im Dorfkern: Dort wird die einzige Strasse, um die sich die Häuser verteilen, durch die Bahnlinie durchschnitten. Damit wird ein Haus vom alten Tecknau vom Rest des Dorfes abgetrennt. Um dieses Haus dennoch zu erreichen, wurde eine Schienenüberquerung einige Meter weiter nördlich errichtet (Coletti und Spinnler, 2013).



Abbildung 8: Das Tecknau von 1906 bestand aus 16 Häusern. COLETTI, SPINNLER, 2013.



Abbildung 19: Durch die Bahnlinie wird ein Haus des Dorfkerns abgetrennt. EIGENE AUFNAHME.



Abbildung 20: Um das abgetrennte Haus dennoch erreichbar zu machen, wurde ein Bahnübergang gebaut. Ansichtskarte um 1912. COLETTI, SPINNLER, 2013.

Zum Abschluss des Kapitels über Tecknau lässt sich noch Folgendes feststellen: Mit der Einstellung der Bauarbeiten am Nordportal Ende März 1914 und dem Ausbruch des ersten Weltkriegs zogen viele Arbeiter weiter und einige Barackenbesitzer gingen Konkurs. Spätestens bis 1918 verschwand ganz „Neu-Tecknau“ bis auf die in orange markierten Häuser (siehe Karte 12). Interessanterweise war diese provisorische Siedlung ausschlaggebend für die Dorfentwicklung von Tecknau. Nebst weiteren Quartieren am Summerholden wuchs und wächst Tecknau im Gebiet östlich des Bahnhofs – also dort, wo einst das Barackendorf stand (Coletti und Spinnler, 2013).

5.4 Bedeutung der Basislinie für die Bevölkerung aus dem Eital

Die Bevölkerung des Eitals konnte und kann heute von der Basislinie auf zwei Arten profitieren: dem Güterumschlag und dem Personenverkehr. In Gelterkinden und Tecknau wurden vor allem Landwirtschaftsgüter wie Früchte (Äpfel und Kirschen) und Getreide verladen. Aber auch die hiesigen Industriefabriken wie der Ableger der Bally Schuhfabrik und die Pneufabrik Maloya in Gelterkinden sowie die Uhrenfabrik Basis-Watch in Tecknau verladen ihre Ware mit dem Zug.

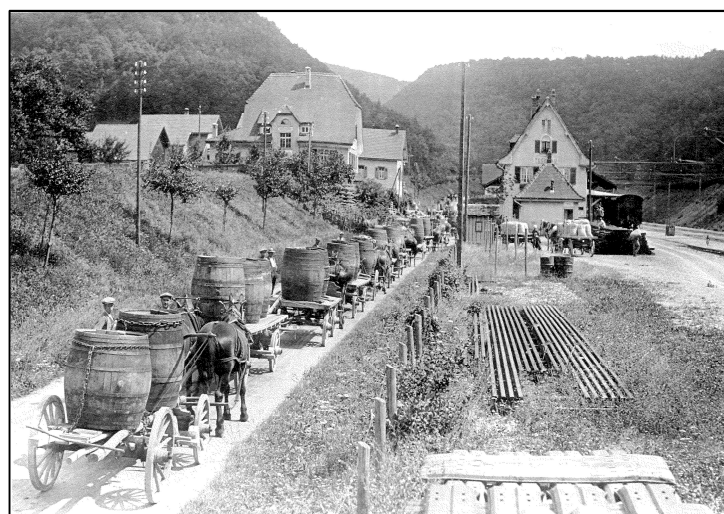


Abbildung 21: Die Bahn wurde zum Transportmittel für die Kirschenerte in Tecknau. Aufnahme von 1931. COLETTI, SPINNLER, 2013.

Dieser Faktor spielt zwar für die heutige Bevölkerung des Eitals und des nahen Umfeldes keine Rolle mehr. Für sie wie auch für die vorgängigen Generationen ist vor allem der Anschluss an die urbanen Zentren von Olten, Liestal und Basel wichtig (Coletti und Spinnler, 2013).

5.5 Veränderungen entlang der Basislinie bis heute

Bauliche Veränderungen wurden im Rahmen von grösseren und kleineren Revisionen mehrmals im Laufe der Zeit vorgenommen. Dazu gehören auch die Neugestaltungen der beiden Bahnhöfe: Der Tecknauer Bahnhof wurde 1987 abgebrochen, nachdem 1976/77 ein neues Gebäude errichtet worden war. In Gelterkinden steht zwar noch der Originalbau, jedoch etwas modifiziert und angepasst an die heutigen Bedürfnisse.



Abbildung 22: Der Bahnhof Gelterkinden befindet sich noch fast im Originalzustand. Aufnahme ca. von 1916. BLOCH, RAMSEIER, 2012.



Abbildung 23: Der Bahnhof von Tecknau wurde 1976/77 erneuert. EIGENE AUFNAHME.



Abbildung 24: Die Aarebrücke wurde 2003 erneuert. EIGENE AUFNAHME.

Weitere bauliche Erneuerungen sind die neue Stahlkonstruktion an der Aarebrücke in der Rankwog, gebaut 2003, sowie die Betonbrücke bei Böckten, die die ehemals stählerne „Schwarze Brücke“ ersetzte. Dieser Neubau der «schwarzen Brücke» war nötig, weil auf der Stahlkonstruktion die Züge zu grossen Lärm verursachten (Coletti und Spinnler, 2013).

Ausserdem wurden an den bewohnten Streckenabschnitten nördlich des Hauensteins grossflächig Lärmschutzwände angebracht. In Tecknau (Projektabschluss 2009) und Böckten (Projektabschluss 2010) sowie in Gelterkinden (Projektabschluss 2013) ist somit die Sicht auf die Bahn an vielen Stellen versperrt (Google, 2017 und Bundesamt für Verkehr BAV, 2015). Durch ein Gespräch mit Herrn H. Spinnler 2017 erfuhren wir, dass Anwohner in Tecknau vor einigen Jahren („sechs bis sieben“, ohne Gewähr) während eines bestimmten Zeitfensters Subventionsgelder für Fensterisolationen von der SBB beantragen konnten (Spinnler, 2017).



Abbildung 25: Die Sicht auf den Kirchraineinschnitt ist heute versperrt durch Lärmschutzwände. EIGENE AUFNAHME.

Auch der Tunnel wurde saniert. Bereits drei Jahre nach der Eröffnung mussten Korrekturen an der Tunnelsohle getätigt werden, was jedoch aus Kostengründen nur an den wichtigsten Stellen durchgeführt wurde. Deshalb dauerte es auch nicht lange, bis sich die erste Totalsanierung 1980-1987 aufdrängte (Coletti und Spinnler, 2013).

Die Kapazitäten der Hauenstein-Basislinie, welche 1924 elektrifiziert wurde, sind mit rund 400 Zügen pro Tag (200 in jede Richtung) praktisch ausgeschöpft. Dazu gehören Gütertransporte aller Art sowie Fern- und Regionalpersonenverkehr. Deswegen kommt in der FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) das Projekt eines neuen Juradurchstichs zur Sprache. Geplant sind entweder ein kurzer (Sissach-Trimbach, 12,6km) oder ein langer (Liestal-Trimbach, 20 km) Wiesenbergtunnel. Zuvor möchte man jedoch die Zunahme im Fernverkehr mit Doppelstock-Zügen bewältigen und mit verschiedensten Massnahmen Engpässe im Nahverkehr beseitigen (Bloch und Ramseier, 2012 und Coletti und Spinnler, 2013).

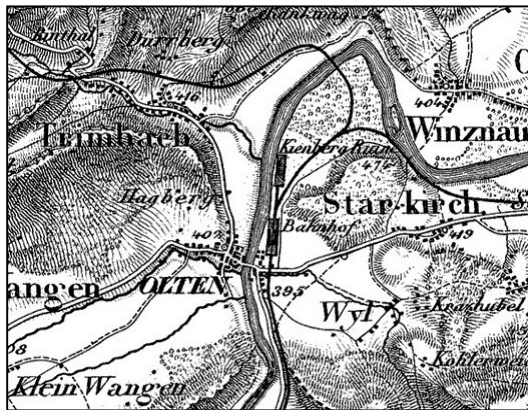
Abschliessend zum Kapitel über die Entwicklungen an der Hauenstein-Bahnlinie lässt sich sagen, dass die Bevölkerung des Eitals zur Zeit des Bahnbaus wohl die markantesten Veränderungen miterlebte. Einerseits, weil aus dem Nichts eine eindruckliche Bahninfrastruktur gebaut wurde, die erhebliche Veränderungen im Landschafts- und Ortsbild der anliegenden Gemeinden mit sich brachte. Andererseits weil diese die Bevölkerung besser an den Rest der Schweiz, namentlich an die nächst gelegenen Städte Olten, Sissach, Liestal und Basel anschloss und sie somit mobiler machte. Die damaligen Einwohner der Tunnelgemeinden Trimbach, Winznau und Tecknau wurden darüber hinaus wegen den Arbeitersiedlungen „Tripolis“ und „Neu-Tecknau“ zusätzlich mit kulturellen, sozialen und gesellschaftlichen Fragen konfrontiert.

Die heutige Bevölkerung hat zumindest hinsichtlich der Bautätigkeit entlang der Bahn eher weniger einschneidende Veränderungen miterlebt. Es wurden lediglich einzelne Objekte der Bahnlinie verändert, die keinen wesentlichen Einfluss auf das Leben der Bevölkerung haben. Dafür sind sie durch den zunehmenden Bahnverkehr mehr Lärm ausgesetzt.

6. Entwicklung im Raum Olten

6.1 Olten um 1850

Die Stadt zählte um das Jahr 1850 nur 1634 Einwohner, welche vor allem vom Handwerk und der Landwirtschaft lebten (Statist. Amt Kt. Solothurn, 2017). Obwohl Olten an der Handelsstrasse und Hauptverkehrsachse Gotthard-Basel über den Hauenstein lag und die Eisenbahn im Jahre 1864 schon beinahe seit 10 Jahren präsent war, sieht man auf der Dufourkarte, dass die Stadt sehr klein ist.



Links von der heutigen Brücke (gebaut 1802) befindet sich die Altstadt (Olten: Alte Brücke). Der Grossteil der Gebäude verteilt sich entlang der Hauptachsen nach Norden (Unterer Hauenstein nach Basel), Süden (Zofingen/Luzern), Westen (Solothurn) und Osten (Aarau/Zürich). Am Fusse des Unteren Hauensteins gelegen befand sich Olten damals auf der Hauptverkehrsachse vom Gotthard nach Basel (Meister, 1950).

Karte 15: Die Stadt Olten. Massstab 1:50'000.
DUFOURKARTE 1864.

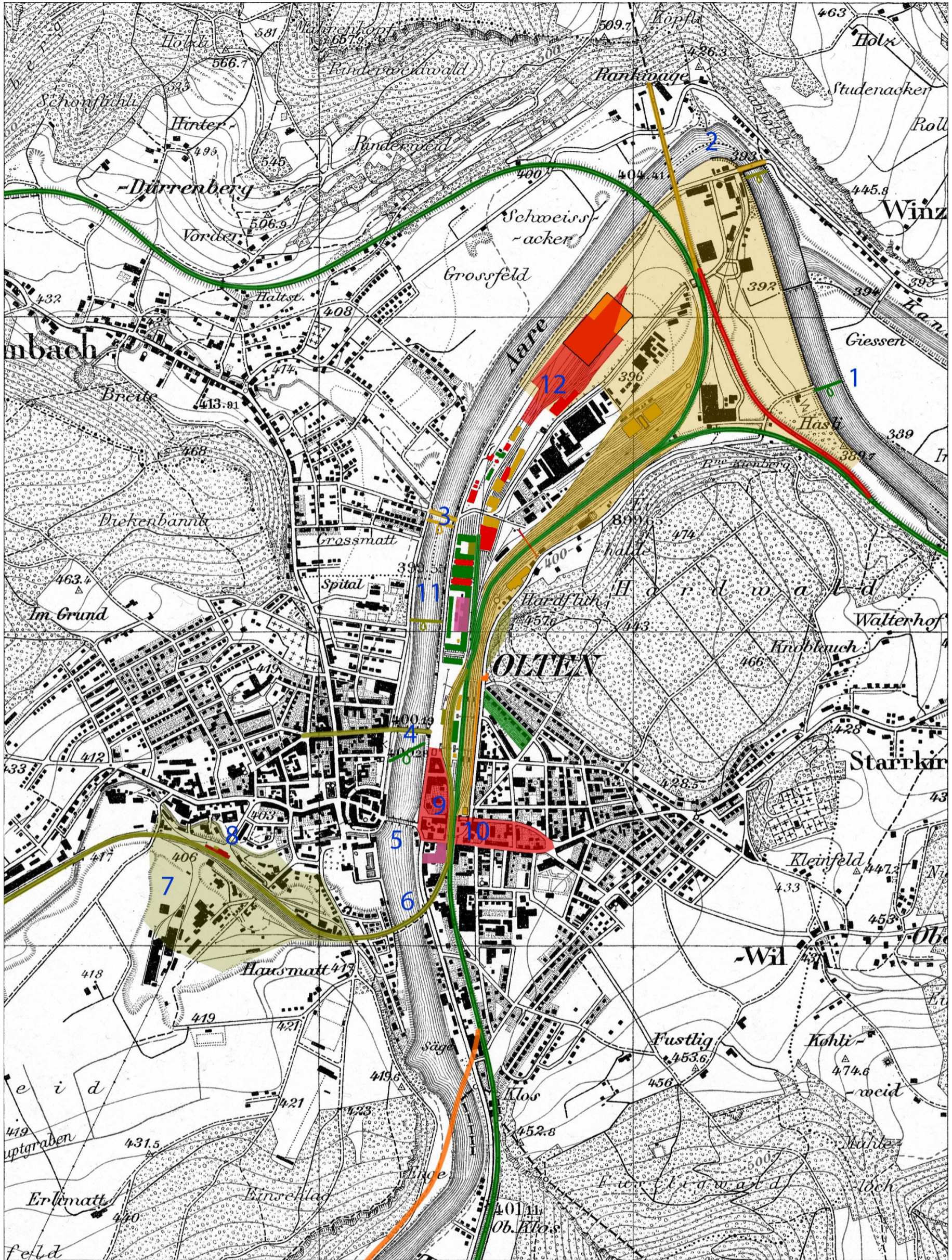
6.2 Eisenbahnbedingte Entwicklungen in Olten von 1850 bis 2016

Auf der Dufourkarte von 1864 sind der neu erbaute Bahnhof und die Hauptwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn am rechten Aareufer zu sehen.

Mit dieser Ausgangslage kann man sagen, dass die Eisenbahn die Stadtentwicklung von Olten während 165 Jahren massgeblich beeinflusst hat. Seitenumbruch am Seitenende.

Bahnentwicklung von 1850 – 1864

Die neu gegründete Schweizerische Centralbahn (SCB) baute den Hauenstein-Scheiteltunnel, sodass Basel über Olten mit Luzern verbunden war und ab Olten Verbindungen nach Langenthal, Herzogenbuchsee, Solothurn, Bern, Thun und Biel bestanden (Meister, 1950). Der Osten wurde von der SCB bis Wöschnau bedient, die Strecke von Aarau bis Zürich war der Schweizerischen Nordbahn zugesprochen. Ab 1858 verkehrten Züge von Olten nach Aarau und Zürich (Wikipedia: Bahnstrecke Olten-Aarau).



Legende

- Aareübergänge
- 1 Fähre im Hasli
- 2 Rankweg
- 3 Trimbacherbrücke
- 4 Bahnhofbrücke
- 5 Alte Brücke
- 6 Gäubahnbrücke

Quartiere

- 7 Rötzmatt
- 8 Hammer
- 9 Im Winkel
- Strassen/Gebäude
- 10 Aarauerstrasse/Unterführungsstrasse
- 11 SCB-Hauptwerkstätte
- 12 SBB Werk

Farblegende:

- 1850 - 1864
- 1875 - 1885
- 1897 - 1916
- 1919 - 1940
- 1955 - 1995
- 1995 - 2016

Karte 16, Entwicklung der Eisenbahn in Olten. Masstab 1:12'500. SIEGFRIEDKARTE 1940, Blatt 149.

Als Mittelpunkt des Schienennetzes der SCB entstand in Olten 1855 die Hauptwerkstätte mit bereits 170 Angestellten. In der SCB-Hauptwerkstätte wurden in den folgenden Jahren unter dem Maschinenmeister Niklaus Riggenbach nicht nur Reparaturen getätigt, sondern auch zahlreiche



Abbildung 26: Mechanische Werkstätte in den Anfängen (Im Vordergrund links Niklaus Riggenbach und wahrscheinlich sein Konstrukteur Plattner). OLTNER NEU-JAHRSBLÄTTER 1956.

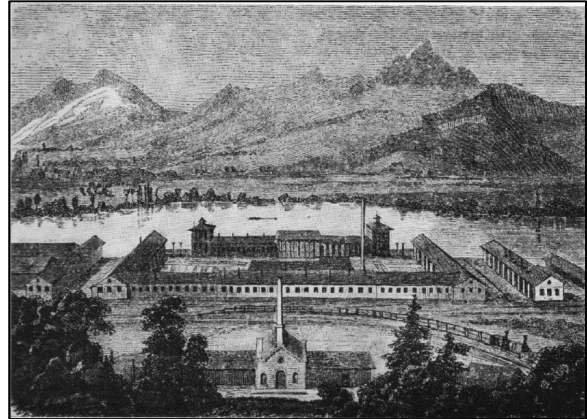


Abbildung 27: Die mechanische Werkstätte von Olten (1874). Im Vordergrund die Gasanstalt. OLTNER NEU-JAHRSBLÄTTER 1956.

Aufträge aus dem In- und Ausland ausgeführt. Die Werkstätte produzierte auch Lokomotiven, Brücken, Wagen und Signale. Die Gebäude wurden stetig erweitert (von Niederhäusern F., Danuser R., 1997).

1864 bestand die rechte Aareseite Olten aus der Hauptwerkstätte, dem Bahnhofsgebäude und wenigen Häusern. Der bereits existierende Fährbetrieb im Hasli profitierte vom Bau der Bahnanlagen in Olten (Wiesli, 1956). Für die wachsende Anzahl Angestellten aus Trimbach und dem Gäu richtete man eine Fährverbindung vom Bahnhof zum Kapuzinergarten ein.

Westlich des Bahnhofs, bei der Hardegg, entstand um 1860 eine Wohnsiedlung, für Angestellte der SCB und deren Familien (Olten: Wöschlihausbrunnen). Das Gebiet nördlich der Hauptwerkstätte war bis Anfang des 20. Jahrhunderts bewaldet.

Die Gäubahn

Schon bevor Olten als Eisenbahnstandort der SCB feststand, wurden Pläne über eine Linie entlang des Jurasüdfusses geschmiedet. Dass eine Verbindung nach Solothurn gebaut wird, war soweit schon klar, gestritten wurde nur noch über die Linienführung und wer diese bauen würde. Die Westbahn, eine private Eisenbahngesellschaft, hatte eine Bahnlinie durch das Gäu (Gäubahn) vorgeschlagen. Der Konkurrenzkampf um den Raum Olten gewann die SCB, welche darauf den Hauenstein-Scheiteltunnel und die Linie nach Solothurn über Herzogenbuchsee baute. Auf Druck der Bevölkerung aus dem Gäu wurde das Projekt einer Gäubahn aufgegriffen. Nach schwierigen Verhandlungen entschloss sich die SCB, diese zu bauen.

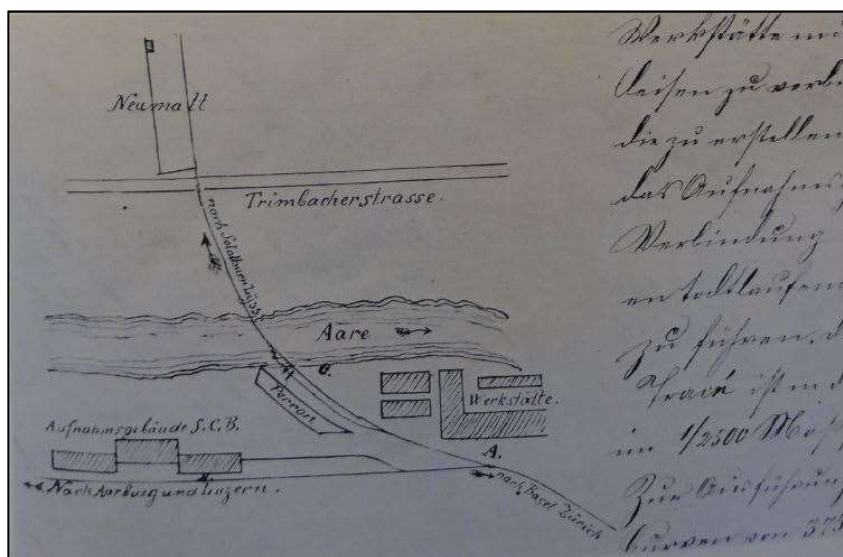
Nun bestand das Hauptproblem daraus, wie die Linie in die Bahnhöfe Olten und Solothurn (West) eingeführt werden. Ebenfalls musste die Bahnlinie vor Überschwemmungen der Dünnern, die später korrigiert wurde, geschützt werden (Wiesli, 1976).

Für die Linienführung in Olten bestanden mehrere Möglichkeiten:

- Die Züge würden von Norden über eine Schleife über Trimbach mit dem Gäubahnhof in der Neumatt oder bei der Ziegelhütte in den Bahnhof Olten einfahren.
- Bau eines weiteren Perrons zwischen der SCB-Werkstätte und dem Bahnhofsgebäude, Bau des Gäubahnhofs in der Neumatt und Aareüberquerung direkt neben dem Bahnhof.
- Die Züge würden nach einer Schleife über das Gebiet der Rötzmatt/Hammer von Süden in den Bahnhof Olten einfahren.



Karte 17: Plan zur 1. Variante mit einer Schleife über Trimbach und einem Bahnhof in der Neumatt/Hammer, eine weitere Möglichkeit wäre gewesen, dass der Gäubahnhof bei der Ziegelhütte gebaut worden wäre. WIESLI, 1976.



Karte 18: Plan zur 2. Variante. Rechts ist die SCB-Hauptwerkstätte eingezeichnet, links unten das Bahnhofsgebäude. WIESLI, 1976.

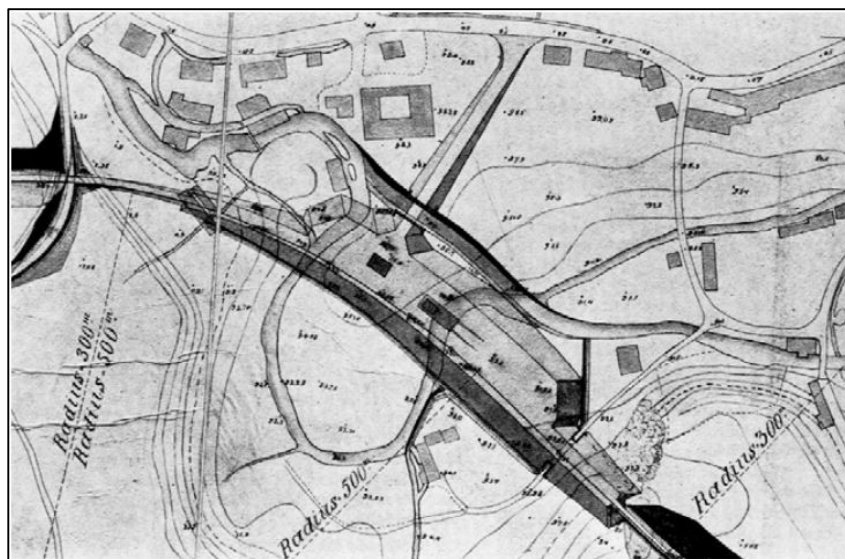
Schliesslich konnte die SCB die Gemeinde von der dritten Variante überzeugen. Die Bedeutung dieses Entscheids beschreibt Urs Wiesli 1976 wie folgt:

„Welche Einführung gewählt wurde und welches der Standort des künftigen Gäubahnhof war, interessierte nicht nur Ingenieure und Bahngesellschaft, sondern ganz besonders auch die Stadtbehörden. Vom Verlauf der Linie und von der Lage des zweiten Bahnhofs hin nämlich auch die künftige Erweiterung der Stadt ab, [...] Dass schliesslich die Neumatt fallengelassen und doch der Standort Rötzmatt/Hammer gewählt und die Gäubahn aus Südwesten in den SCB-

Bahnhof eingeführt wurde, darf aus der heutigen Sicht bestimmt als richtig angesehen werden, zerschneidet doch diese Linienführung die heutige Stadt bedeutend weniger, als es das Trasse durch die Neumatt-Hagmatt getan hätte.“ (WIESLI 1976, S.56/58)

Olten konnte mit dem Einverständnis zu dieser Linienführung zudem über eine Brücke vor dem Bahnhof verhandeln, zu deren Bau sich die SCB verpflichtete. Mit der Bahnhofsbücke (1883) konnte die Altstadt umfahren werden. Mit dem aufkommenden motorisierten Verkehr zu Beginn des 20. Jahrhunderts stellte sie einen wichtigen Teil der weiteren Stadtentwicklung dar (Wiesli, 1976).

Für den Bau der Gäubahnlinie musste der Verlauf der Dünnern in Olten korrigiert und es musste ein Damm von etwa 15 Metern Höhe, auf dem sich der Bahnhof Hammer befindet, aufgeschüttet werden (Wiesli, 1956). Der Bahnhof Olten wurde durch die engen Platzverhältnisse zum Inselbahnhof, das heisst, auf beiden Seiten des Bahnhofsgebäudes finden sich Gleise. Die Gleise der Gäubahnlinie wurden westlich, auf der Aareseite, des Gebäudes gebaut.



Karte 19: Olten Hammer: Dünnernkorrektur und Aufschüttung. WIESLI, 1976.

Die Gäubahnlinie konnte am 3. Dezember 1876 eröffnet werden. Pro Tag verkehrten insgesamt 6 Personenzüge. Normale Züge benötigten für die Strecke Olten-Solothurn etwa 1 Stunde und 50 Minuten. Sogenannte Schnellzüge, die nur in Oensingen, Niederbipp und Wangen an der Aare hielten, benötigten etwa 1 Stunde. Die Gäubahnlinie war schon kurz nach der Eröffnung sehr gut frequentiert (Wiesli, 1976).

Bahnentwicklung 1875 – 1885

Nördlich des Oltners Bahnhofs gab es ebenfalls einen Engpass. Die Schneise zwischen der SCB-Werkstätte und dem Hügel des Hardwaldes bot nicht genug Platz für den Ausbau der Gleisanlagen. Deshalb sprengte man die Geissfluh.

Die Werkstattarbeiter aus Trimbach und Winznau erreichten, dass gegenüber der SCB-Werkstätte 1870 und in der Rankwog 1874 zwei Fährbetriebe aufgenommen wurden (Wiesli, 1956).

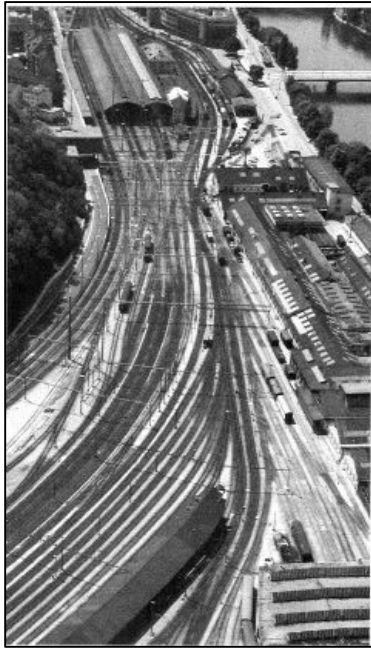


Abbildung 28: Knappe Platzverhältnisse am Bahnhof Olten, Aufnahme ca. 1985. WÄLCHLI, 1997.

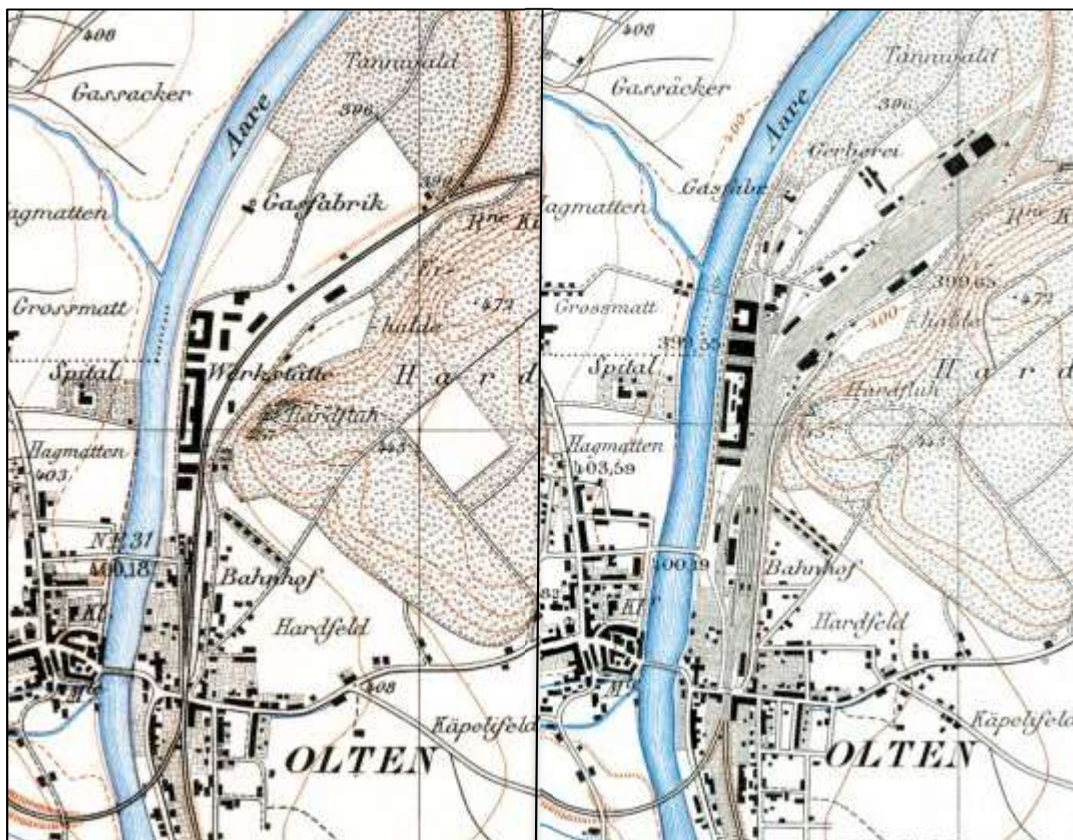
Bahntwicklung 1897-1916

Durch stärkeres Verkehrsaufkommen wurde die Fährverbindung in der Rankwog 1902 durch eine Brücke ersetzt. Die Fähre nach Trimbach wurde zuerst weiter nördlich verlegt und 1914 wurde die Trimbacherbrücke gebaut (vgl. Dufourkarte 1876/Sigfried-kartenblatt 149 1897).

Für den Bau des Hauenstein-Basistunnels von 1912 bis 1916 wurde viel Holz benötigt. Man holzte den Tannwald ab und das Gebiet wurde mit Gesteinsmaterial aus dem Tunnel aufgeschüttet (Wiesli, 1956).

Auf dem Gebiet des schon teilweise abgeholzten Tannwalds wurden zwischen 1884 und 1897 die Gleisanlagen und die Werkstätte stark ausgebaut. Auch der Bahnhof erhielt weitere Gleise und die Bahnhofshalle (1898/99).

1902 werden die Privatbahnen verstaatlicht. Die SCB-Werkstätte und Bahn-Anlage geht in den Besitz der SBB über (Wikipedia: Schweizerische Centralbahn).



Karte 20: Ausbau der Gleisanlagen im Gebiet des Bahnhofs und Industrie/Tannwald, SIEGFRIEDKARTE 1884 / 1897, Blatt 149.

Bahnentwicklung 1919 – 1940

Der einzige Bahnübergang mit Schranke auf Oltner Gebiet an der Aarauerstrasse wurde 1924 geschlossen. Die Kollision des zunehmenden Autoverkehrs mit den Eisenbahnstrecken nach Bern, Luzern und Solothurn an einem Ort war nicht mehr zu verantworten. Man entschied sich wenige Meter nördlich der Aarauerstrasse eine Unterführung für den Strassenverkehr zu bauen. Dafür musste das Quartier „Im Winkel“, das sich zwischen der Bahnlinie und der Aare befand, weichen. Aus dem natürlichen Ufer wurde ein Steilufer mit Quai (Wiesli 1956).

1924/1925 wurden alle Strecken ausser der Hauenstein-Scheitellinie elektrifiziert (von Niederhäusern F., Danuser R., 1997).

Züge von Basel nach Zürich mussten bis 1926 im Oltner Bahnhof wenden. Das Eisenbahndreieck kurz nach der Ausfahrt aus dem Hauenstein-Basistunnel ermöglicht bis heute die direkte Verbindung von Basel nach Aarau und Zürich (Wikipedia: Bahnhof Olten).



Abbildung 29: Der Bahnübergang bei der Alten Aarauerstrasse von Osten. VON NIEDERHÄUSERN., DANUSER., 1997.

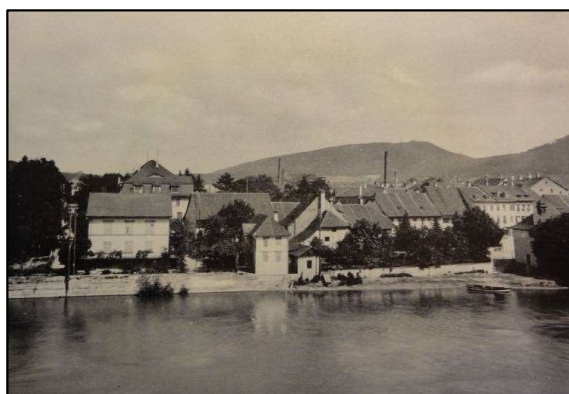


Abbildung 30: Das Quartier im Winkel vor 1924. OLTNER NEUJAHRSBLÄTTER 1951.

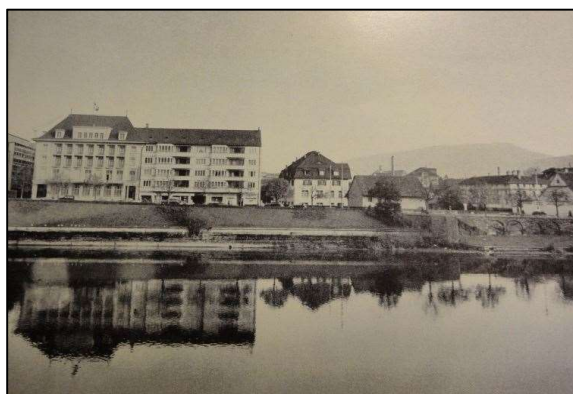


Abbildung 31: Das Quartier im Winkel 1949. OLTNER NEUJAHRSBLÄTTER 1951.



Abbildung 32: Das Quartier im Winkel 2017. EIGENE AUFNAHME.

Bahnentwicklung 1955 – 1995

Von 1971 bis 1981 fanden Erweiterungen im Rahmen des «Generellen Erweiterungsprojekts 1962», welches eine Kapazitätssteigerung im Raum Olten erreichen wollte, statt. Dabei sollte der Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr entflechtet werden. Es wurde ein zusätzliches Aussenperron (Gleis 12) und eine neue Linie nach Rothrist gebaut. Mit dem Bau von Gleis 12 mussten die Unterführungen verlängert werden, im selben Zug erhöhte man Perronkanten und machte weitere Anpassungen. Ein Zentralstellwerk ersetzt die alten Sicherungsanlagen. Als Voraussetzung für die

Erweiterungen in Olten mussten verschiedene Stationen ausgebaut werden (von Niederhäusern F., Danuser R., 1997).

Die SBB Hauptwerkstätte konnte 1979 die Revisionshalle „Tannwald“ in Betrieb nehmen. Das Projekt «Bahn 2000» hatte die Ziele „häufiger, rascher, direkter und bequemer“ (SBB: Bahn 2000). Um dies zu erreichen musste der Bahnhof Olten weiter ausgebaut werden. Mit dem Bau von Signalisierungen, Gleisachsen und zusätzlicher Weichenverbindungen konnte die Geschwindigkeit erhöht und die Zugfolgezeiten verkürzt werden.

Bahnentwicklung 1995 – 2016

Das „Projekt 96/98“ sah eine weitere Leistungssteigerung im Raum Olten vor. Dafür wurde 1995/96 ein zweites Gleis über die Aare nach Olten Hammer gebaut. Die Gäubahnbrücke wurde doppelspurig geführt. Die Gleise 1 bis 3 wurden auf der Westseite des Hauptgebäudes gebaut. Dazu mussten die Unterführungen erweitert und der Bahnhofplatz angepasst werden (von Niederhäusern F., Danuser R., 1997).

Der Umbau 2008/2009 hatte zum Ziel, den Bahnhof Olten kundenfreundlicher zu gestalten. Dazu wurden die Perrons erhöht, Renovationen getätigt und die Dienstleistungen am Bahnhof erweitert (SBB: Medienmitteilung 2008).

2016 nahm die Betriebszentrale Mitte ihren Betrieb auf. Das Gebäude befindet sich auf dem Areal, wo die ursprüngliche Werkstätte der SCB stand, die zum grössten Teil abgerissen wurde. Von der Betriebszentrale aus wird der Bahnverkehr des Mittellandes, der Nordwest- und der Zentralschweiz gesteuert (Baudokumentation.ch).

Ebenfalls 2016 konnte die SBB Cargo den „Aarepark“, ihren neuen Hauptsitz in Olten, beziehen. Im selben Gebäude sind auch Teile der SBB Infrastruktur untergebracht. Es befindet sich südlich des Bahnhofs an der Stelle, wo sich die Bahnlinien nach Solothurn und nach Luzern/Bern trennen (SBB: Medienmitteilung 2015).

Im Aarepark arbeiten 900 Personen, in der Betriebszentrale Mitte 400 und im SBB-Werk 720 Personen. Damit hat die SBB in Olten nach Bern und Zürich am drittmeisten Beschäftigte (OT 19.4.2016).

6.3 Zukünftige Bahnprojekte

Auf dem Bahnhofplatz konzentriert sich ein grosser Teil des Auto-, Bus-, Velo- und Fussgängerverkehrs durch Olten. Deshalb soll der Bahnhofplatz umgestaltet werden. Der Baubeginn ist auf 2018 gesetzt (SRF: Neuer Bahnhofplatz und Olten: Neuer Bahnhofplatz)

Das Gebiet der ehemaligen Hauptwerkstätte soll sich im Rahmen des Projektes „Bahnhof Nord“ zu einem Wohn- und Arbeitsquartier entwickeln. Zwischen sechs Gebäuden mit bis zu 13 Geschossen ist ein Boulevard für den Langsamverkehr geplant (Olten: Areal Bahnhof Nord).

Ein weiteres Projekt der SBB ist bereits angelaufen. Die Revisionshalle „Tannwald“ wird rückgebaut und durch eine höhere und grössere Halle ersetzt. In der neuen Halle können anstelle von einzelnen Zugwagen bis zu 150 Meter lange Züge revidiert werden (Olteneinfach.ch und AZ 17.1.2017).

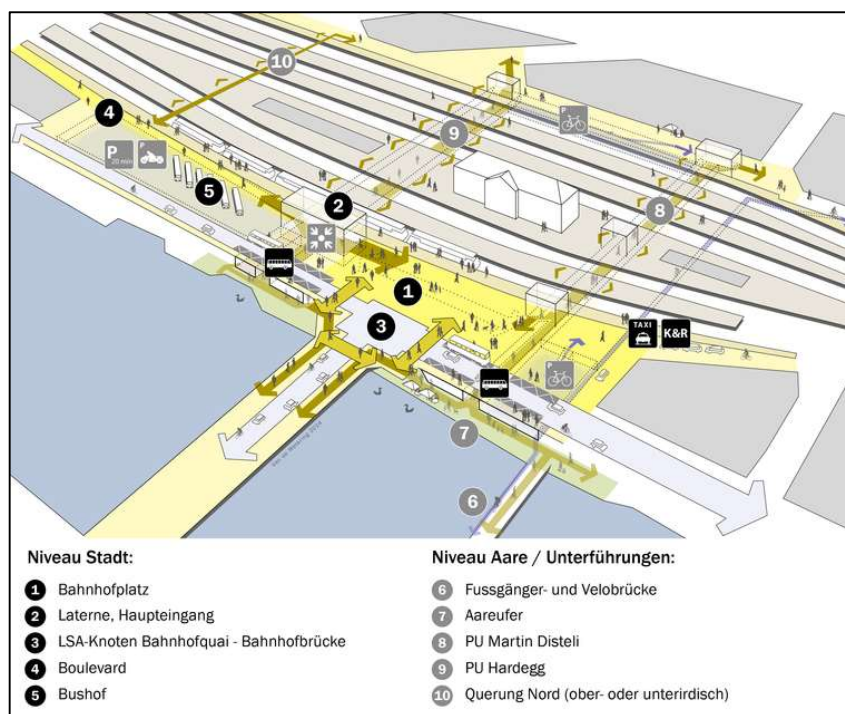


Abbildung 33: Projekt Neuer Bahnhofplatz (Bemerkung: K&R bedeutet Kiss & Ride: Autofahrer können jemanden zum Bahnhof bringen oder abholen). OLTEN: NEUER BAHNHOFPLATZ.

7. Fazit und persönliche Erfahrungen

Obwohl beide Hauensteinlinien bereits über 100 Jahre alt sind, ist es erstaunlich, wie aktuell die Diskussionen und Entwicklungen um die Eisenbahn sind. Die Hauenstein-Scheitellinie soll nach den Plänen des Basler Landrats für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden. Wenige Kilometer östlich brausen Personen- und Güterzüge im Minutentakt durch den Hauenstein-Basistunnel. Bahnlinien können die umliegende Gegend während langer Zeit prägen. In den Räumen Olten und Sissach-Gelterkinden hat die Eisenbahn die Ausdehnung der Siedlungs- und Industrieräume mitgestaltet. Eine solche Entwicklung ist in den Dörfern dazwischen kaum zu sehen. Ausser Läuflingen hat sich kaum ein Dorf stark ausgedehnt oder eine grössere Bedeutung erlangt.

Es wäre jedoch falsch zu sagen, die Entwicklungen seien nur durch die Eisenbahn bedingt. Die Eisenbahn mag Veränderungen angestossen oder mitgestaltet haben, daneben existieren aber noch weitere Faktoren mit ähnlichem Stellenwert, wie zum Beispiel der Autoverkehr oder der Arbeitsmarkt.

Das Schreiben dieser Arbeit ermöglichte es uns, erste Erfahrungen im Bereich des wissenschaftlichen Arbeitens zu sammeln. Als Gruppe konnten wir uns regelmässig über das Erreichte austauschen und so die Arbeit erweitern und miteinander verbessern.

Die Arbeit mit den Karten zeigte uns, dass man mit Karten die Entwicklungen eines Gebietes über die Zeit sehr gut betrachten kann. Die Gründe für die jeweiligen Entwicklungen sind auf den Karten meistens nicht ersichtlich. Es hat uns Freude bereitet, diese Gründe in der Literatur nachzulesen und auch Veränderungen zu erkennen, die auf den Karten gar nicht oder nur minim ersichtlich sind. Ein Beispiel ist das Barackendorf „Tripolis“, welches nur temporär bestanden hat, aber für den Bau

des Hauenstein-Basistunnels von grosser Bedeutung war. Bei der Suche nach Informationen sties-
sen wir auf zum Teil sehr ausführliche Dokumentationen. Wir lernten, dass wir für unsere Arbeit
das Relevante herausfiltern mussten, damit sie den roten Faden um die Eisenbahn nicht verliert.
Eine wertvolle Erfahrung war die Bearbeitung der Karten mit Photoshop. Wir erstellten zu Beginn
Konzepte, mit welchen Farben, Massstäben und Tools wir die Karten bearbeiten wollten. Im Ver-
lauf der Bearbeitung mussten wir einiges wieder verwerfen und neue Lösungen finden, bis wir
übersichtliche Resultate erzielten.

8. Verzeichnisse

8.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: verwendete Farben zur Kartierung	7
Abbildung 2: aktueller Blick auf das Dorf Läuelfingen	9
Abbildung 3: historisches Luftbild auf Läuelfingen.....	10
Abbildung 4: aktueller Blick auf das Areal der ehem. Gipsfabrik Läuelfingen	14
Abbildung 5: historische Fotografie von der Sissacherfluh.....	15
Abbildung 6: aktueller Blick von der Sissacherfluh	15
Abbildung 7: historische Fotografie der Sissach-Gelterkinden-Bahn	16
Abbildung 8: Blick über das «Tripolis» in Richtung Aare	18
Abbildung 9: Aarekorrektur mit neuem Kanal und dem Stauwehr	21
Abbildung 10: Gelterkinder Viadukt und Ergolzbach	23
Abbildung 11: Bau der Schwarzen Brücke.....	23
Abbildung 12: Markante Einschnitte in diverse Hänge.....	24
Abbildung 13: Schacht bei Zeglingen	24
Abbildung 14: Fundament des Güterschuppens vom Gelterkinder Bahnhof	24
Abbildung 15: Übersichtsaufnahme über die Landschaftseingriffe bei Gelterkinden	25
Abbildung 16: heutige Situation in Gelterkinden	25
Abbildung 17: Tunnelportal, der Voreinschnitt und der Steinbruch Tecknau.....	27
Abbildung 18: historisches Tecknau.....	27
Abbildung 19: aktuelle Aufnahme Dorfkern Tecknau	27
Abbildung 20: Brücke über die Bahn Tecknau.....	28
Abbildung 21: Kirschenerte in Tecknau.....	28
Abbildung 22: Bahnhof Gelterkinden 1916.....	29
Abbildung 23: Bahnhof von Tecknau von 1976/77.....	29
Abbildung 24: neue Aarebrücke von 2003	29
Abbildung 25: Kirchraineinschnitt mit Lärmschutzwänden 2017	30
Abbildung 26: mechanische Werkstätte Olten	33
Abbildung 27: mechanische Werkstätte Olten 1874.....	33
Abbildung 28: Knappe Platzverhältnisse am Bahnhof Olten 1985	36
Abbildung 29: Bahnübergang Alte Aarauerstrasse.....	37
Abbildung 30: Das Quartier im Winkel 1924.....	37
Abbildung 31: Das Quartier im Winkel 1949.....	37
Abbildung 32: Das Quartier im Winkel 2017.....	37
Abbildung 33: Projekt Neuer Bahnhofplatz.....	39

8.2 Kartenverzeichnis

Karte 1: Übersichtskarte Fokusthemen.....	5
Karte 2: Lage der Gemeinde Läuelfingen	11
Karte 3: Zeitliche Entwicklung von Läuelfingen	11
Karte 4: Übersicht über die Gipsfabrik Läuelfingen	12
Karte 5: Zeitliche Entwicklung der Gipsgrube Zeglingen.....	13
Karte 6: Zeitliche Entwicklung des Fabrikareals Läuelfingen	13
Karte 7: Übersicht der Renaturierung Steinbruch Zeglingen.....	13
Karte 8: Umnutzung des "Gipsi-Areals" in Läuelfingen	14
Karte 9: Zeitliche und räumliche Entwicklungen im Ergolztal	17
Karte 10: Übersicht Bautätigkeiten um das Südportal des Basistunnels	20
Karte 11: Trimbacher Rankwog-Quartier im Jahr 2012.....	20
Karte 12: Führung der Bahnlinie auf dem Nordabschnitt.....	22
Karte 13: Belüftungsschacht von Zeglingen und Steinbruch bei Wisen.....	22
Karte 14: Dorfentwicklung Tecknau	26
Karte 15: Stadt Olten 1864	31
Karte 16: Bahnentwicklung in Olten bis 1940.....	32
Karte 17: Gäubahnanschluss Olten Variante 1	34
Karte 18: Gäubahnanschluss Olten Variante 2	34
Karte 19: Geländekorrekturen in Olten Hammer.....	35
Karte 20: Ausbau des Bahnhofs Olten 1884 bis 1897	36

9. Quellen

- anonym1 Industrielle Entwicklung in Läfelfingen. Persönlich erhaltenes Dokument von M. Balscheit, 24.03.2017
- anonym2 Diverse Dokumente ohne Titel. Persönlich erhalten von M. Balscheit, 24.03.2017
- AZ 17.1.2017 Gloor J. (17.1.2017): Oltner SBB-Werk wird umgebaut – für schnellere Boxenstopps, <https://www.aargauerzeitung.ch/solothurn/kanton-solothurn/oltner-sbb-werk-wird-umgebaut-fuer-schnellere-boxenstopps-130856180> (Zugriff 29.4.2017)
- Balscheit, 2017 Interview mit M. Balscheit, Läfelfingen, 24.03.2017
- Baudirektion Kt. BL Bewilligung der Konzession zum Betrieb einer Materialseilbahn Zeglingen – Läfelfingen. Liestal, 1909. Persönlich erhaltenes Dokument von M. Balscheit, 24.03.2017
- Baudokumentation.ch Autor unbekannt: SBB Betriebszentrale Mitte Olten, <http://projekte.baudokumentation.ch/sbb-betriebszentrale-mitte> (Zugriff 29.4.2017)
- Bloch und Ramseier, 2012 Bloch, U., U. Ramseier: 2012, Bau der zweiten Eisenbahntunnels durch den Hauenstein: Hauenstein-Basistunnel Trimbach-Tecknau und das Barackendorf „Tripolis bei Olten“ Gemeindegebiet Trimbach/Tecknau, Rangwog-Print GmbH, Trimbach, 252 S.
- Bundesamt für Verkehr, 2015 Bundesamt für Verkehr (BAV), 2015, Lärmsanierung, Projektstand: Stand der Verfahren im Kanton Baselland, <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/laermsanierung/projektstand/stand-der-verfahren.html>, Abrufdatum: 06.05.2017.
- Coletti und Spinner, 2013 Coletti, L., H. Spinnler: 2013, Bau der Hauenstein-Basislinie Sissach-Olten 1912-1916, Tecknau, Eital-Verlag, 240 S.
- Forter, 2017 <http://www.laefelfingen.ch/newsDetail.asp?id=3969&grp=home>, D. Forter, Verfassungsdatum unbekannt. Abrufdatum: 08.05.2017
- Gipsunion AG, 1953 Autor unbekannt, Fünfzig Jahre Gips-Union, 1903 – 1953. Gips-Union A.-G., Zürich, 1953. S. 28ff
- Gipsunion AG, 1967 Autor unbekannt, Gips. Die schweizerische Gipsindustrie, S. 13. Gips-Union AG, Zürich, 1967. Aus: Baublatt 78 (1967), Nr. 46
- Google, 2017 Goolge, 2017, Google Maps Satallitenaufnahme, <https://www.google.ch/maps>, besucht: 06.05.2017.
- Graf, 2013 <https://www.bzbasel.ch/basel/baselbiet/kohlerareal-in-laefelfingen-soll-nicht-mehr-lange-brach-liegen-126291459>, O. Graf, 23.03.2013. Abrufdatum: 08.05.2017
- Ischlag, 2011 Gipsgrube Zeglingen, Artikel im Ischlag. Persönlich erhaltenes Dokument von M. Balscheit, 24.03.2017
- Loser, 2017 <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/letzter-halt-laefelfingen/story/13078713>, P. Loser, 14.04.2017. Abrufdatum: 06.05.2017
- Männerriege Zeglingen, 2010 Autor unbekannt, https://www.mrzeglingen.ch/maennerriege/A_Vereinsprogramm/gloegg-lifrosch-naturpfad-20100628.html. Anonym, Zeglingen, 2010
- Meister, 1950 Meister P.(1950): Die industrielle Entwicklung der Stadt Olten. Dissertation, Universität Bern
- NZZ: Dampf und eine Prise Romantik, 2009 Autor unbekannt: Dampf und eine Prise Romantik, https://www.nzz.ch/mit_dampf_und_einer_prise_romantik-1.3513755, 08.09.2009. (Zugriff 07.06.2017)
- Olten: Alte Brücke Autor unbekannt: (Historischer Stadtrundgang: Ein Gang durch Oltens Geschichte) Alte Brücke (28), <http://www.oltten.ch/de/portrait/ueberolten/rundgange/rundgang/?action=showobjekt&id=154> (Zugriff 12.5.2017)
- Olten: Areal Bahnhof Nord Autor unbekannt: Areal Bahnhof Nord, <http://www.oltten.ch/de/bewegung-main/entwicklungsgebiete/bahnhofarealnord/> (Zugriff 29.4.2017)

- Olten: Neuer Bahnhofplatz Autor unbekannt (3.7.2014): Olten arbeitet am „Bahnhof von übermorgen“, http://www.oltten.ch/de/portrait/ueberolten/aktuellesinformationen/?action=showinfo&info_id=248829 (Zugriff 29.4.2017)
- Olten: Wöschlihuusbrunnen Autor unbekannt: (Brunnenrundgang rechte Aareseite) 48 Wöschlihuusbrunnen (Untere Hardegg 17, 1868), http://www.oltten.ch/de/portrait/ueberolten/rundgaenge/rundgang/welcome.php?action=showobjekt&id=213&rundgang_id=27 (Zugriff 12.5.2017)
- Olteneinfach.ch Ginsing Ch. (16.1.2017): 37 Mio Franken Neubau einer Halle für den Fahrzeugunterhalt im SBB Werk Olten, https://olteneinfach.ch/2017/01/16/sbb_investiert_37mio_standort_oltten/ (Zugriff: 29.4.2017)
- Oltner Neujahrsblätter 1951 Redaktion (1951) in Oltner Neujahrsblätter 195, S.26-29
OT 19.4.2016 Onnis D. (19.4.2016): So ist Olten auf dem nationalen Podest der SBB gelandet, <https://www.oltner.tagblatt.ch/solothurn/olten/so-ist-olten-auf-dem-nationalen-podest-der-sbb-gelandet-130210719> (Zugriff 29.4.2017), Oltner Tagblatt 19.4.2016
- Regierungsrat Kt. BL https://bl.clex.ch/frontend/versions/1354/download_pdf_file. Verordnung über das Naturschutzgebiet «Gipsgrube Zeglingen», Zeglingen. Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft. Liestal, 2010
http://www.lze-daten.bl.ch/nldaten/geschuetzte_natuobjekte/rrb_rvo/20100615_00837.pdf. Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft. Nr. 0837. Liestal, 2010
- SBB, 2017 <https://www.sbb.ch/>, Online-Fahrplan SBB. Abrufdatum 06.05.2017
SBB: Bahn 2000 SBB (2010): Bahn 2000, <https://unterricht.educa.ch/sites/default/files/20101215/gutunterwegs.pdf> (Zugriff 29.4.2017)
- SBB: Medienmitteilung 2008 SBB (10.9.2008): Reisende in Olten erhalten „Mehr Bahnhof“, <https://www.sbb.ch/content/news/de/2008/9/60766.html> (Zugriff 29.4.2017)
- SBB: Medienmitteilung 2015 SBB (16.3.2015): Umzug in den SBB Aarepark: SBB Cargo eröffnet neuen Hauptsitz in Olten, <http://www.sbbcargo.com/content/news/de/2015/3/1603-1.html> (Zugriff 29.4.2017)
- Spinnler, 1998 Spinnler, H.: 1998, Eisenbahn-Geschichten aus dem oberen Baselbiet, Sissach, Volksstimme, 72 S.
- Spinnler, 2017 Spinnler, H., 2017, Historiker, Verleger und Autor, Dorfbewohner von Tecknau, Gesprächsnotiz basierend auf einem Telefonat, geführt vom Verfasser, 08.04.
- SRF: Neuer Bahnhofplatz Autor unbekannt (11.1.2016): Olten präsentiert Pläne für den neuen Bahnhofplatz, http://www.oltten.ch/de/portrait/ueberolten/aktuellesinformationen/?action=showinfo&info_id=248829 (Zugriff 29.4.2017)
- Statist. Amt Kt. BL, 2017 Bevölkerungszahlen des Kantons Baselland pro Gemeinde. Statistisches Amt des Kantons Baselland. Erhalten am 14.03.2017
- Statist. Amt Kt. SO, 2017 Bevölkerungsdaten des Kantons Solothurn pro Gemeinde. https://www.so.ch/fileadmin/internet/fd/fd-afin/stat/01/bevoelkerungsentwicklung/BEVO_historisch_ab_1850.xlsx. Abrufdatum 14.03.2017
- Verkehrsverein Kt. BL Chumm ins Baselbiet, Ein illustrierter Führer durch den Kanton Baselland. Verkehrsverein Baselland. Liestal 1949
Chumm ins Baselbiet, Ein illustrierter Führer durch den Kanton Baselland. Verkehrsverein Baselland. Liestal 1997
- von Niederhäusern F., Danuser R 1997 Von Niederhäusern F., Danuser R. (1997): Olten - Drehscheibe der Schweiz, Von der Schweizerischen Centralbahn zur Bahn 2000. Luzern, Minirex, 167 S.

- Wälchli 1997 Wälchli R. (1997): Der Bahnhof Olten – ein gordischer Knoten, Oltner Neujahrsblätter 1997, S.88-92
- Wiesli, 1956 Wiesli U. (1956): Die bahnbedingte Entwicklung der Stadt Olten, Oltner Neujahrsblätter 1956, S.11-16
- Wiesli, 1976 Wiesli U. (1976): 100 Jahre Gäubahn, Oltner Neujahrsblätter 1976, S. 53-61
- Wiesmann, unbek. Wiesmann, E., 1917, Denkschrift: Der Bau des Hauenstein-Basistunnels Basel-Olten. In: Dossier GD_BAU_SBBNEULI_034_04, Archiv Stiftung Historisches Erbe der SBB „SBB Historic“. Windisch 2017
- Wikipedia: Bahnhof Olten Autor unbekannt: Bahnhof Olten https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Olten (Zugriff 12.5.2017)
- Wikipedia: Bahnstrecke Olten-Aarau Autor unbekannt: Bahnstrecke Olten-Aarau https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Olten%E2%80%93Aarau (Zugriff 22.4.2017)
- Wikipedia: Hauensteinstrecke Autor unbekannt: Hauensteinstrecke, <https://de.wikipedia.org/wiki/Hauensteinstrecke>, (Zugriff 06.05.2017)
- Wikipedia: Schweizerische Centralbahn Autor unbekannt: Schweizerische Centralbahn, https://de.wikipedia.org/wiki/Schweizerische_Centralbahn (Zugriff 18.4.2017)
- Wikipedia: Sissach, 2017 Autor unbekannt, Wikipedia: Sissach. <https://de.wikipedia.org/wiki/Sissach>, (Zugriff: 29.04.2017).