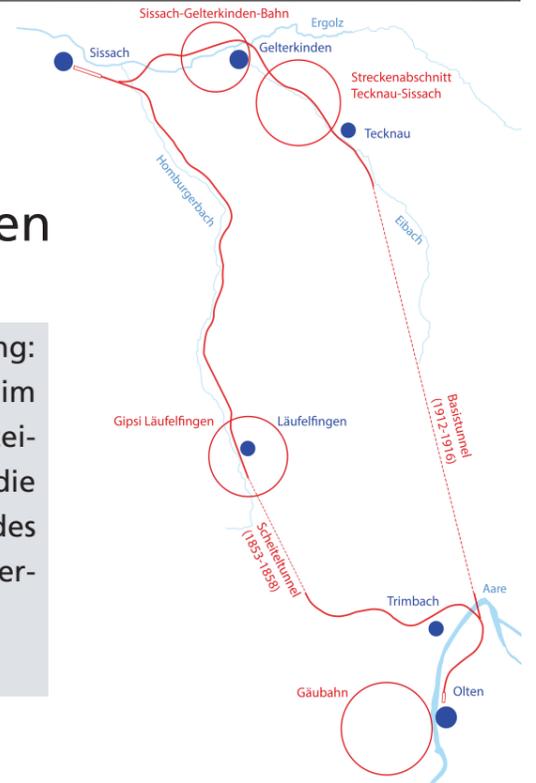


Nächster Halt «Hauenstein»!

Kulturlandschaftswandel entlang der Hauenstein-Bahnlagen

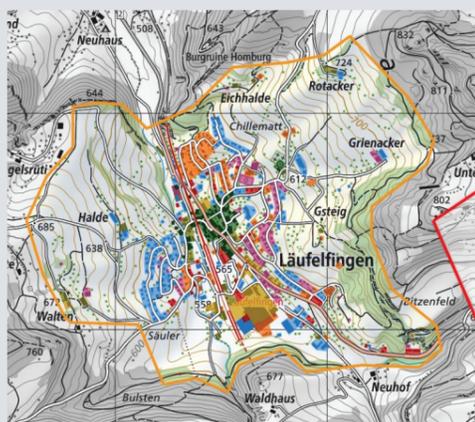
Seit Mitte des 19. Jahrhunderts ist die Eisenbahn für das Hauenstein-Gebiet von zentraler Bedeutung: Erstmals in der noch jungen Schweizer Bahngeschichte entstand in den Jahren von 1853 bis 1858 im Homburgertal eine Eisenbahnlinie mit Pionierleistung. Denn man baute eine Strecke mit starker Steigung und grossem Gefälle. 54 Jahre später baute man mit der Basislinie im Nachbartal, dem Eital, die heute wichtigste Nord-Süd-Verbindung. Und nicht zuletzt hat Olten, der südliche Ausgangspunkt des Untersuchungsgebiets, durch seine zentrale und wichtige Stellung im Bahnverkehr zu Recht den Übernamen „die Eisenbahnstadt“ erhalten.

Im Folgenden werden vier Bahngeschichten des Hauenstein-Gebiets vorgestellt.



Pionierleistung Hauenstein-Scheitellinie

Die erste «Gebirgsbahn» der Schweiz veränderte das Landschaftsbild und das Leben in Läuelfingen massiv. In Läuelfingen, dem Tunneldorf, lässt sich durch die Bahn ein Wandel von einer bäuerlich geprägten Bevölkerung zur Arbeiterschaft feststellen. Gleichzeitig wuchsen die Gipsmühlen in Läuelfingen und Zeglingen zur grössten Gipsfabrik der Schweizer Gips-Union an. Der frühe Bahnanschluss war dazu förderlich.



Legende:

- roter Rand: Gemeindegrenze Gmd. Läuelfingen
- oranger Rand: Grenze untersuchter Perimeter
- Gebaut bis 1884
- Gebaut 1884 - 1914
- Gebaut 1914 - 1940
- Gebaut 1940 - 1964
- Gebaut 1964 - 1982
- Gebaut 1982 - 2017

Zeitliche und räumliche Entwicklung von Läuelfingen

Hauenstein-Basislinie

Die Hauenstein-Basislinie (Baujahr 1912 bis 1916) verbindet Olten mit Sissach dank einem acht Kilometer langen Tunnel durch den Hauenstein. Für den Bau mussten erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild des Eitals vorgenommen werden: In Tecknau durchschneidet die Bahn die einzige bestehende Dorfstrasse, um welche sich die wenigen Bauernhäuser zum Baubeginn gruppierten. Nennenswerte Bauobjekte in Gelterkinden sind der Bahnhof auf dem Eifelder Damm mit einem sieben Meter tiefen Fundament und ein 160 Meter langer Viadukt über das einmündende Ergolztal und die Ergolz.



Die Bahn trennt den Tecknauer Dorfkern



Der Viadukt von Gelterkinden mit Kirche und Dorf im Hintergrund, vorne die Ergolz

Sissach und Gelterkinden

Sissach besass im Gegensatz zu Gelterkinden ab dem Bau der Hauenstein-Scheitellinie einen Bahnanschluss. Darauf wurde 1888 aus moralischen Gründen die Sissach-Gelterkinden-Bahn gebaut. Wirtschaftliche Zwecke gab es wenige, da die Bahn primär zum Transport von Personen gedacht war. Als 1916 der Hauenstein-Basistunnel eröffnet wurde, rendierte die Bahn nicht mehr, denn Gelterkinden wurde mit einem Bahnhof an die neue Linie angeschlossen. Die Gelterkinden-Sissach-Bahn transportierte fast 30 Jahre lang Fahrgäste zwischen den beiden Ortschaften und war eine der ältesten Tramlinien der Schweiz.



Die Sissach-Gelterkinden-Bahn



Das Dorf Gelterkinden mit Kirche

Olten

Den Grundstein für die Entwicklung Oltens zur Eisenbahnstadt legte die Schweizerische Centralbahn (SCB) mit dem Bau des Hauenstein-Scheiteltunnels. Der Bahnhof und die Hauptwerkstätte der SCB dehnten sich in den folgenden Jahren aus. Bedeutend für die Stadtentwicklung war der Bau der Gäubahn 1876, dem Jurasüdfuss entlang nach Solothurn. Die verschiedenen Varianten des Anschlusses an den Bahnhof Olten hätten die Stadtentwicklung jeweils grundlegend beeinflusst.



Links (oben und unten): zwei Varianten zur Gäubahn



Rechts: die Bahnlinie nach Westen ist die realisierte Gäubahnlinie (Landeskarte LK25, 2012)

