50 Jahre Hauenstein-Basistunnel

Autor(en): **Merz, Adolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **24 (1966)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-658804

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

50 Jahre Hauenstein-Basistunnel

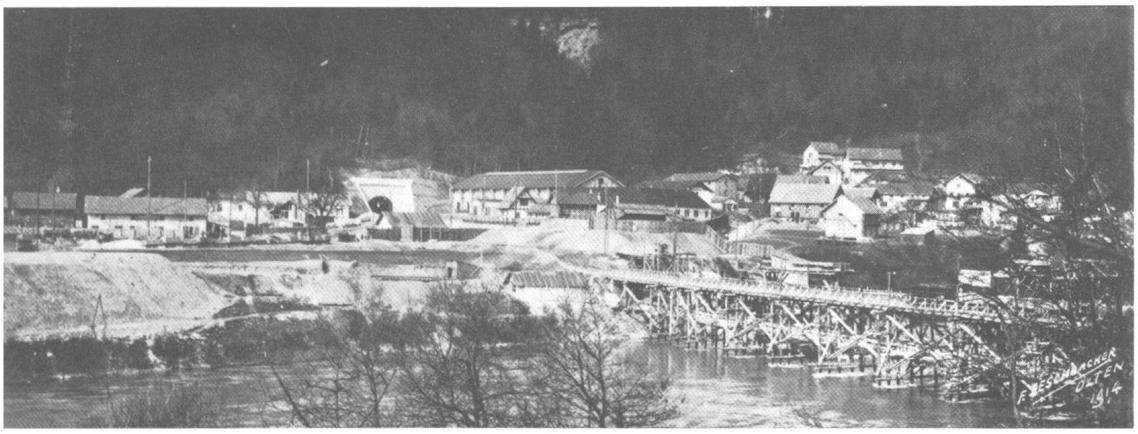
Von Adolf Merz

Am 8. Januar 1916 kam die Strecke Olten—Gelterkinden—Sissach der Linie Olten—Basel in Betrieb, womit auch der Hauenstein-Basistunnel offiziell eröffnet wurde.
Die neue Linie hatte eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Olten und Basel von einer Viertelstunde zur Folge; mit der elektrischen Traktion braucht ein Schnellzug heute noch rund 30 Minuten Fahrzeit. Für den Lokalverkehr wurden zwei Talschaften neu erschlossen: das Eital von Zeglingen—Gelterkinden und das Teilstück Gelterkinden—Sissach des Ergolztales. Mehr als ein Dutzend Ortschaften kamen damit neu in die Nähe einer Eisenbahnstation. Die Studien für einen weiteren Juradurchstich gehen bis ins Jahr 1906 zurück, das heißt, kurz nach der Eröffnung des Simplontunnels mußten die Bundesbahnen schon aus Konkurrenzgründen für eine verbesserte Zufahrt zum Gotthard besorgt sein.
Seit der Inbetriebnahme des alten Hauensteintunnels im Jahre 1858 waren Projekte für weitere, neue Juradurchstiche ausgearbeitet worden:

— Die Aargauer propagierten als kürzeste Verbindung Basel—Gotthard die Führung durch einen Schafmatt-Tunnel;
— der Wasserfallen-Tunnel Reigoldswil—Mümliswil tauchte, trotz dem finanziellen Fiasko, wieder auf;
— die Kellenberg- und Lüsseltalbahn hatten von jeher ihre Befürworter.

Im Jahre 1909 legte die Generaldirektion SBB dem Verwaltungsrat ihre Studien für die Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel vor. Dadurch sollten die maximalen Steigungen der alten Hauensteinlinie, das sind 21,8 ‰ zwischen Sissach—Läufelfingen und 26,3 ‰ zwischen Olten—Läufelfingen, umgangen werden. Es kamen zwei Varianten in Betracht:
1. ein Basistunnel unter dem alten Tunnel mit Nordportal bei Sommerau und Südausgang unterhalb Trimbach;

Tripolis mit Notbrücke



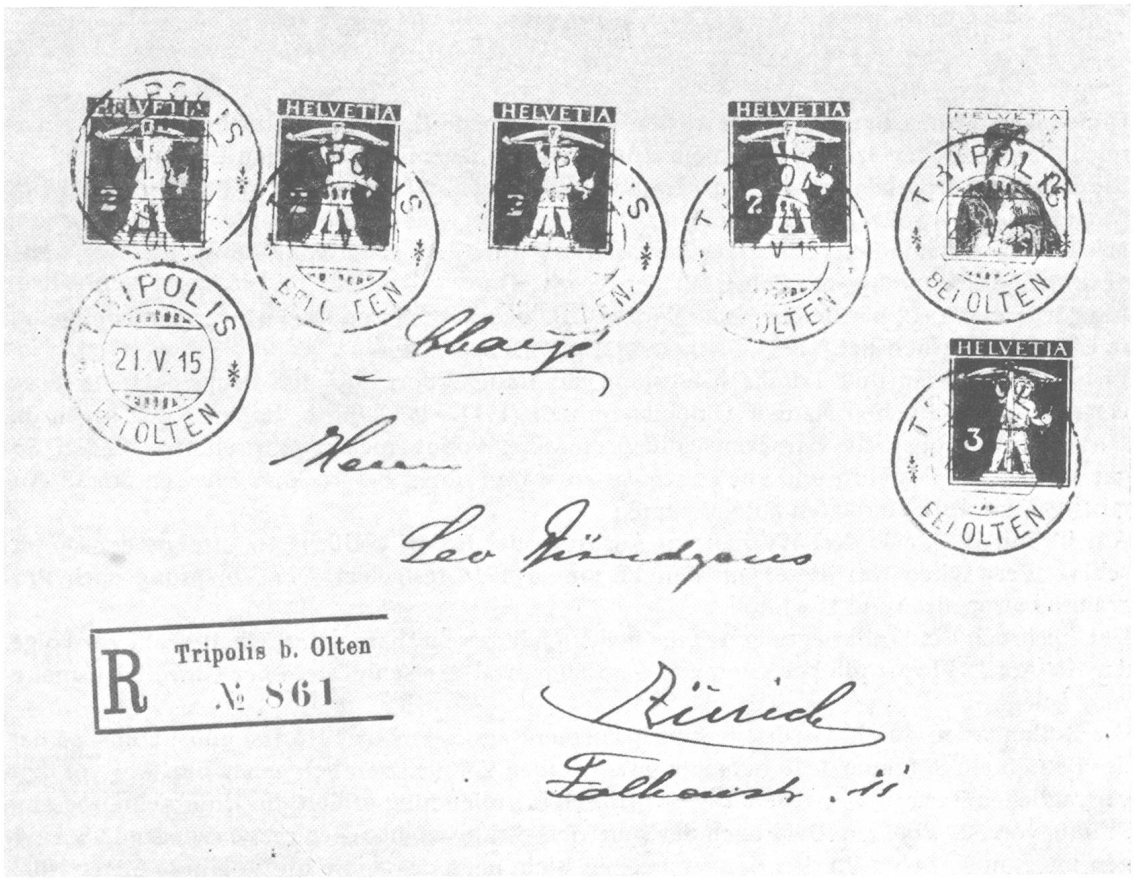
2. eine neue Strecke über Gelterkinden—Tecknau mit Tunnel Tecknau—Rankwog unterhalb Olten.

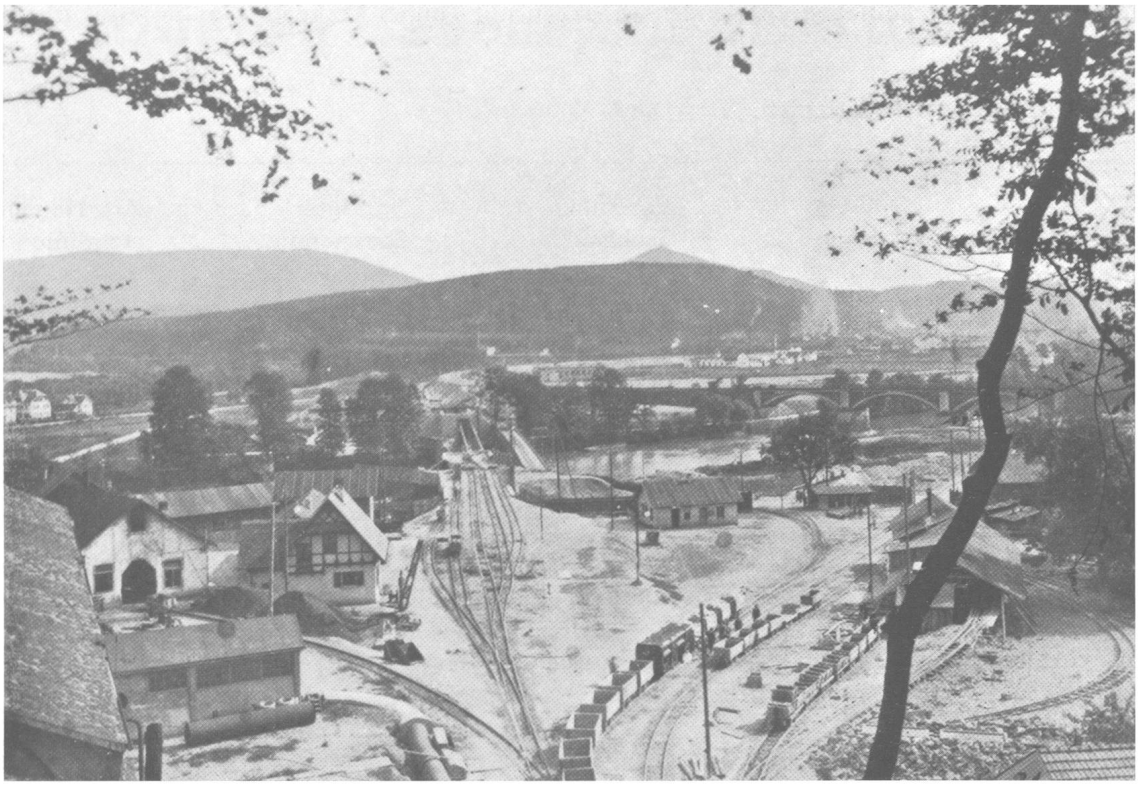
Vergleich der beiden Varianten:

	Variante Tecknau	Variante Sommerau	Alte Hauensteinlinie
Länge Sissach—Olten	18,080 km	15,570 km	18,191 km
Größte Steigung Nordrampe	10,5 ‰	12 ‰	21,8 ‰
Größte Steigung Südrampe	10 ‰	10 ‰	26,3 ‰
Länge des Tunnels	8 148 m	8 766 m	2 495 m
Baulänge der neuen Strecke	16 200 m	13 700 m	
Baukosten	Fr. 22 750 000.—	Fr. 22 800 000.—	

Ausschlaggebend für die Wahl der Variante Tecknau waren die geringere Steigung der Nordrampe, die kürzere Länge des Tunnels und der größere volkswirtschaftliche Wert der Linienführung.
Durch Bundesbeschluß vom 20. Juni 1910 wurde ein Kredit von 24 Millionen Franken bewilligt. In Olten wurde ein sogenanntes Sektionsbüro eröffnet.

Stempel des Postbüros «Tripolis bei Olten»





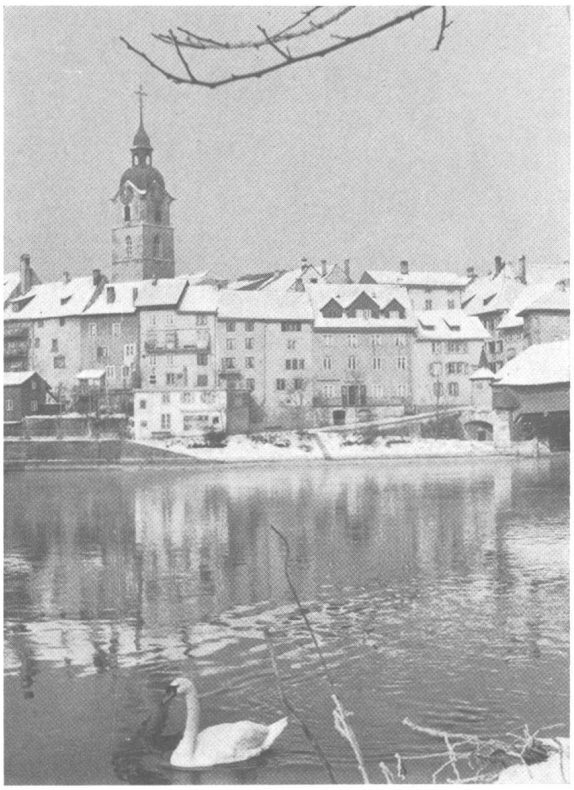
Vor dem Südportal im Jahre 1914, Blick nach Süden, gegen Säli und Engelberg

Die eingegangenen Bauofferten bewegten sich zwischen 18 und 26 Millionen Franken, eingereicht von drei schweizerischen, einem deutschen und einem französischen Unternehmen.
Die Differenz zwischen der niedrigsten und der höchsten Offerte betrug 44 Prozent.
Nachdem eine zweite Ausschreibung als nötig erachtet wurde, erfolgte die Arbeitsvergebung an die Firma Julius Berger, Berlin. Die Zuteilung an eine ausländische Firma hatte verschiedene Zeitungspolemiken zur Folge.
Am 13. Januar 1912 wurde der Unternehmervertrag genehmigt und am 31. Januar erfolgte bereits der erste Spatenstich. Der 1. Februar 1912 gilt als Baubeginn.
Zwischen Winznau und Trimbach entstand ein Italienerdorf, das den heute noch für diese Gegend gebräuchlichen Namen «Tripolis» erhielt (1911—1912 führte Italien Krieg gegen die Türkei um Tripolis). Die Barackensiedlung umfaßte Wohnbaracken, Wirtschaften, Läden. Sogar ein eigenes Postbüro und ein Polizeiposten waren nötig. Bei Tecknau wurden am 18. August 1912 die Tunnelarbeiten aufgenommen.
Am 10. Juli 1914, also drei Wochen vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges, erfolgte der Durchschlag. Vertraglich war dieser auf den 13. Januar 1916 festgelegt. Der Vorsprung nach Programm betrug also rund 1½ Jahre.
Der Ausbruch des Weltkrieges hatte eine bedeutende Beschränkung der Arbeiterzahl zur Folge.
Am 10. April 1915 wurde bei Kilometer 6 ab Südportal der Schlußstein der Gewölbeausmauerung gelegt.
Die Kollaudation durch das Eisenbahndepartement am 5. Januar 1916 fiel günstig aus, so daß der Betrieb am 8. Januar 1916 aufgenommen werden konnte, ziemlich genau ein Jahr vor dem vertraglichen Termin. Für jeden Tag der früheren Vollendung erhielt die Unternehmung eine Prämie von 300 Franken. Bald nach der Inbetriebsetzung zeigten sich schwerwiegende Störungen im Tunnel, indem in den Keuperstrecken Blähungen der Sohle bis zu einem Meter Höhe

Blick in das verschwundene «Tripolis»

auftraten. Sie konnten nur durch ein Sohlengewölbe verfestigt werden. Der Betrieb mußte sogar zeitweise stillgelegt werden.
Der Hauenstein-Basistunnel hat die Erwartungen betreffend raschere und billigere Betriebsabwicklung zweifelsohne erfüllt. Durch die Erstellung des Umgehungsgeleises im Tannwald und den Ausbau der Südbahn Aarau—Arth-Goldau ist seine Bedeutung als Glied der wohl wichtigsten Nord—Süd-Verbindung noch erheblich gestiegen.

Literatur:
Fotos: Historisches Museum Olten
Briefkuvert: E. Benz, Olten
Wiesmann: Der Bau des Hauenstein-Basistunnels
«Oltner Tagblatt», Jahrgang 1916



Die Schwäne gehören heute zum vertrauten Stadtbild wie die hölzerne Brücke und der alte Stadtturm

Von Hugo Großenbacher