Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 15 (1957)

Artikel: Die Verkehrsentwicklung der Hauensteinlinie
Autor: Kellerhals, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-658751

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Verkehrsentwicklung der Hauensteinlinie

Von Joh. Kellerhals, Bahnhofinspektor

Wie wir prähistorischen Berichten entnehmen können, waren die Baselbieter Juraübergänge im Stein- und Bronzezeitalter schon belebt, was durch reiche Funde von Steinäxten und Keramiken an mehreren Stellen nachgewiesen worden ist. Andere Spuren deuten auf die Römerzeit hin, wo man gute Verkehrswege zur Sicherung der Nordgrenze als eine Lebensnotwendigkeit erachtete. Damals war vor allem eine Straßenverbindung von Italien über den Großen St. Bernhard nach Avenches und über den Obern Hauenstein nach Augst für das Baselbiet von besonderer Bedeutung. Noch heute zeugen die Felsenschnitte oberhalb von Langenbruck und südlich des Dorfes Hauenstein von diesen alten Römerstraßen. Mit dem Untergang des römischen Reiches verloren diese Verkehrswege wieder an Bedeutung und fielen dann im Laufe der Zeit größtenteils dem Zerfall anheim.

Erst am Anfang des letzten Jahrhunderts wurden die Hauensteinstraßen unter großen Opfern von den Kantonen Basel und Solothurn neu angelegt und nach damals modernen Grundsätzen ausgebaut. Nur kurze Zeit später wurde in England der Betrieb der ersten Eisenbahn mit Dampflokomotive (1830) eröffnet. Diese Neuerung brachte eine gewaltige Umwälzung im Verkehrswesen und fand bald in allen Ländern des Kontinents Eingang. Auch in unserem Lande wurde das neue Verkehrsmittel viel diskutiert, und nach einem wohlgelungenen Anfang, der Eröffnung der Spanisch-Brötli-Bahn im Jahre 1847, begann in den verschiedenen Landesgegenden bald ein verkehrspolitischer Interessenkampf. Es ist heute noch bewundernswert, mit welchem Wagemut, welcher Energie und Weitsicht sich dazumal politisch einflußreiche Männer für das neue Beförderungsmittel einsetzten, und wie verhältnismäßig rasch man die bereinigten Projekte zu verwirklichen wußte. Die Vorkämpfer für den Bau der untern Hauensteinlinie dachten beispielsweise schon damals an eine zukünftige direkte Durchgangslinie über Olten—Luzern—Gotthard nach Italien. Die großzügige Idee, die zu jener Zeit noch eine Utopie zu sein schien, ist längst Wirklichkeit geworden und hat sogar alle Erwartungen übertroffen.

Nach Gründung der Centralbahngesellschaft am 4. Februar 1853 wurde noch im Monat Juli des gleichen Jahres mit dem Bau der Strecke Basel—Liestal begonnen. Unser gebirgiges Land bereitete den Erbauern der Eisenbahn nach den damaligen technischen Möglichkeiten noch fast unüberwindliche Schwierigkeiten; für die Überquerung des Juras lagen deshalb noch verschiedenartige Pläne vor. Erst die Erfahrungen und Fortschritte im Ausland gestatteten endlich, die Erstellung einer Bahnlinie mit 26 Promille Steigung über den Hauenstein zu wagen. Die Hauensteinlinie suchte vorerst Anschluß an das entstehende innerschweizerische Bahnnetz und diente vorwiegend dem internen Verkehr.

Mit der Eröffnung der Gotthardbahn am 1. Juni 1882 entstand die erste direkte Bahnverbindung zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer, worauf bald für die Linie Basel—Olten—Luzern eine gewaltige Verkehrsentwicklung eintrat. Schon der erste Fahrplan sah bereits durchgehende Personenwagen von Basel bis Mailand vor, die in Luzern auf die Gotthardzüge umgestellt wurden. Die Zahl der Reisenden nahm beständig zu, was von Jahr zu Jahr vermehrte Zugsleistungen erforderte. Mit der Vermehrung der internationalen Personenwagenkurse wurden auch die Züge immer schwerer, und man mußte daher weitere Züge in den Fahrplan aufnehmen. So verkehrten bereits im Jahre 1886 3 Schnellzugspaare mit direkten Wagen ab Basel, Ostende, Calais und Köln nach Mailand und ab Frankfurt am Main nach Genua. Um den steigenden Bedürfnissen im Reiseverkehr einigermaßen zu genügen, waren im Jahre 1911 für die internationalen Verbindungen bereits 8 Schnellzugspaare nötig. Neben dem internationalen Verkehr ist gleichzeitig auch der

innerschweizerische Verkehr entsprechend angewachsen. In diesen Jahren vor dem Ersten Weltkrieg erlebte das schweizerische Gastgewerbe durch die erwachte Reiselust eine Blütezeit sondergleichen, woraus selbstverständlich auch die Bahnen profitierten. Es ist daher begreiflich, daß die Anlagen am Hauenstein dem immer mehr anfallenden Verkehr kaum mehr gewachsen waren. Die Überwindung einer verhältnismäßig großen Steigung von 26 Promille bot dem Dampfbetrieb zu jener Zeit noch allerhand Schwierigkeiten, die schließlich eine Vermehrung der Züge und eine Weiterentwicklung des Fahrplanes nicht mehr zuließen. Damals waren die Güterzüge noch nicht, wie heute, mit der Luftdruckbremse ausgerüstet, sondern mußten zur Bedienung der Handbremsen von einer größeren Bremsmannschaft begleitet sein. Die aus Gründen der Sicherheit begrenzte Geschwindigkeit von 30 km/h wirkte sich zwangsläufig in einer längeren Fahrzeit aus. Demzufolge wuchs die Streckenbelegung derart an, daß sich die Leitung der Bundesbahnen bald gezwungen sah, die Bergstrecke über den Hauenstein in naher Zukunft durch eine weniger Steigung aufweisende Basislinie zu ersetzen. So rollten beispielsweise im Jahre 1913 bereits 20 921 Schnell- und Personenzüge sowie 15 496 Güterzüge über den alten Hauenstein. Im Vergleich zu den Verkehrszahlen der neuen Linie in den Jahren 1921 bis 1930 war dies gewiß eine recht beachtliche Leistung. Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahre 1914 wurde dann allerdings diese aufsteigende Verkehrsentwicklung jäh unterbrochen. Die neue Hauensteinlinie war damals glücklicherweise im Bau schon ziemlich weit fortgeschritten. Sie wurde am 8. Januar 1916 dem Verkehr übergeben, sogar ein Jahr früher als nach dem Vertrage mit der Bauunternehmung in Aussicht genommen war. Die Baukosten der ganzen 16 136 Meter langen Neubaustrecke betrugen 28 071 000 Franken. Damit wurde die alte doppelspurige Hauensteinlinie zur Nebenbahnlinie degradiert und diente seither mit Ausnahme von Zugsumleitungen nur noch den Bedürfnissen des lokalen Verkehrs. Im Jahre 1939 wurde aus Gründen des Unterhaltes sogar noch das zweite Geleise entfernt. Erst die Aufnahme des elektrischen Betriebes am 3. Oktober 1953 hat dieser Linie mit längst fälligen Fahrplanverbesserungen wieder etwas mehr Belebung gebracht.

In der nachstehenden statistischen Tabelle läßt sich die Entwicklung und die Abwanderung des Zugsverkehrs von der alten auf die neue Linie weiterverfolgen.

	Olten—Läufelfingen—Sissach Anzahl Züge pro Jahr		Olten—Gelterkinden—Sissach Anzahl Züge pro Jahr	
	Schnell- und Personenzüge	Güterzüge	Schnell- und Personenzüge	Güterzüge
1913	20 921	15 496	—	—
1916	3 560	1 419	15 595	10 035
1921	5 289	4 428	10 539	6 913
1924	3 607	686	14 578	13 825
1926	3 633	843	16 736	9 477
1930	3 941	1 078	16 678	18 849
1935	4 143	1 190	19 753	16 225
1940	3 997	1 348	20 059	21 889
1945	3 230	1 359	20 500	10 595
1950	5 363	1 417	25 761	17 954
1955	8 120	2 693	37 081	24 978

Bei der Inbetriebnahme der neuen Hauensteinlinie war der internationale Reiseverkehr und Güteraustausch wegen der kriegerischen Ereignisse völlig stillgelegt, so daß ein bedeutender Verkehrsrückgang eintrat, der selbst nach Kriegsende durch die folgenden Wirtschaftskrisen noch viele Jahre andauerte. Als erste Transitmassengüter rollten in den Jahren 1923 bis 1925 die Reparationskohlenzüge aus Deutschland wieder über den Hauenstein—Gotthard und Lötschberg nach Italien. Gegen Ende der zwanziger Jahre machte sich vorübergehend eine leichte

Besserung der Wirtschaftslage geltend, die eine Steigerung des Verkehrsvolumens zur Folge hatte. So wurden auf der Basisstrecke eigentlich erst im Jahre 1930 die früheren Rekordzahlen der alten Linie vom Jahre 1913 erreicht. Trotzdem ist aber die technische Entwicklung während dieser Zeit nicht stehen geblieben. Denn am 18. Mai 1924 wurde der elektrische Betrieb der Linie Olten—Basel aufgenommen und am 15. Mai 1926 die Oltner Verbindungslinie eröffnet. Als weiterer Fortschritt darf auch die Einführung der Luftdruckbremse für Güterzüge erwähnt werden.

Dank der Elektrifikation unseres Eisenbahnnetzes mußten während des Zweiten Weltkrieges keine Fahrplaneinschränkungen erfolgen, wie das im Ersten Weltkrieg zur Zeit des Dampfbetriebes in besonderem Maße der Fall war. Die Zugsleistungen hielten sich bis Kriegsende auf annähernd gleicher Höhe, indem fast ein friedensmäßiger Bahnverkehr aufrechterhalten wurde. Entgegen allen Erwartungen entwickelte sich die Wirtschaftslage nach dem Kriege zunehmend günstiger, was seither auch in der Fahrplangestaltung und in der Vermehrung der Zugsleistungen zum Ausdruck kam. Während man im Jahre 1950 durch den Hauensteinbasistunnel bereits 25 761 Reisezüge und 17 954 Güterzüge zählte, stiegen diese Zahlen in den letzten fünf Jahren sogar auf die Rekordleistung von 37 081 Reise- und 24 978 Güterzügen an. Schon machen sich an Spitzentagen Anzeichen bemerkbar, daß sich damit der Verkehr auf der neuen Linie wiederum fast der obersten Leistungsgrenze zu bewegt. Dies läßt sich vor allem bei der Fahrplangestaltung und häufig auch im Ablauf des täglichen Zugsverkehrs erkennen.

Nur durch die höhern Fahrgeschwindigkeiten der Züge, Reisezüge mit 100 bis 125 km/h und Güterzüge mit 65 bis 90 km/h, die eine raschere Zugsfolge erlauben, sind diese Leistungen überhaupt möglich geworden. Allerdings wäre der Rangierbahnhof Olten mit seinen ungenügenden Geleiseanlagen nicht mehr in der Lage, alle diese Güterzüge aufzunehmen. Darum hat auch die Verbindungslinie zur Leistungsfähigkeit des Basistunnels etliches beigetragen.

Züge der Verbindungslinie

Jahr	Anzahl Reisezüge	Anzahl Güterzüge
1926	693	3 674
1930	69	8 103
1935	96	6 803
1940	41	9 650
1945	—	1 419
1950	219	7 386
1955	1063	11 454

Die Verbindungslinie dient zur Hauptsache dem Fernverkehr für Transitgüter Basel—Chiasso und umgekehrt. Ihre Leistungskurve steigt und fällt mit dem Gotthardverkehr. Während aus Nordeuropa Verbrauchsgüter aller Art nach Italien rollen, kommen aus dem Süden vorwiegend Lebensmitteltransporte, wie Früchte und Gemüse. Diese leichtverderblichen Güter erfordern eine raschmögliche Beförderung und die Bundesbahnen haben hier keine Anstrengungen gescheut, um diese wichtige Durchgangslinie konkurrenzfähig zu erhalten. Heute fahren zahlreiche Eilgüterzüge, die Lebensmittel und andere dringliche Güter befördern, mit 80 bis 90 km/h. Der schnellste Güterzug legt die Strecke Chiasso—Wohlen—Olten Verbindungslinie—Basel in ungefähr fünf Stunden zurück. Wagen mit Lebensmitteln ab Bologna fahren heute über Chiasso—Basel—Dünkirchen in 54 Stunden nach London. Dank diesen in den letzten Jahren geschaffenen sehr günstigen Zugsverbindungen war es möglich, den internationalen Transitverkehr über den Gotthard und Hauenstein in erheblichem Maße zu steigern und im Konkurrenzkampf mit andern ausländischen Linien ebenbürtige, wenn nicht sogar bessere Leistungen anzubieten.