

BASELBIETER HEIMAT SCHUTZ PRESSE SPIEGEL

Verantwortlich: O.Birkner

Geschäftsstelle / Dorfstrasse 24c / 4243 Dittingen / Tel. 061 761 38 69 / www.heimatschutz-bl.ch

Ein Preis für eine Eisenbahnlinie



Hauensteinstrecke. Der Preis vom Heimatschutz Baselland geht in diesem Jahr an die Eisenbahnlinie Sissach–Olten. Andrea Kyburz, Vorstandsmitglied des Heimatschutzes, übergab die Urkunde Wassim Badran, dem Chef Anlage und Technik der SBB, vor symbolträchtiger Kulisse: der Brücke in Rümlingen. Während der gesamte Fernverkehr heute über die Basisstrecke geleitet wird, dient die Scheitelstrecke im Regelfall nur noch dem lokalen Personenverkehr, dem Läufeferli. Foto Timo Brenner

Basler Zeitung | Montag, 7. November 2011

Alte Hauensteinlinie erhält Heimatschutzpreis

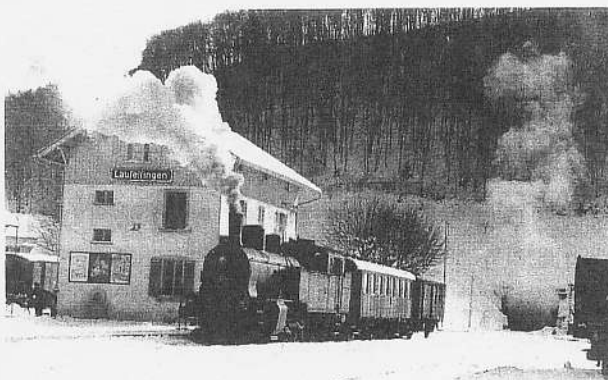
Rümlingen Der Baselbieter Heimatschutz prämiiert dieses Jahr die Bahnstrecke des «Läufeferli».

VON GEORGINA ROTTER

«Die Hauensteinstrecke ist als gesamtes Verkehrsbauprodukt sehr wertvoll», begründet Markus Jermann, Vorstandsmitglied des Baselbieter Heimatschutzes, die diesjährige Preisverteilung. Das gelte sowohl für die Bahnstrecke des «Läufeferli» – die S9, die Sissach und Olten verbinde – aber auch für ihre drei Tunnel und Bahnhöfe. «Die ursprüngliche Erscheinung der Station in Sommerau hat sich seit ihrer Erbauung 1856 nicht verändert», erklärt der Architekt.

Heimatschutzpreis will Mut machen

Die Prämierung durch eine Urkunde fand auf dem Rümlinger Kirchenareal vor dem römischen Viadukt statt und folgte der Jahresversammlung des Baselbieter Heimatschutzes. Dieser verleiht seit 1992 – ausser im letzten Jahr – jährlich einen Preis. Ziel des Heimatschutzpreises sei es, die Öffentlichkeit für einen differenzierten Umgang mit dem Vorhande-



Das Läufeferli in einer historischen Aufnahme.

nen und dem zu Planenden zu sensibilisieren. Den Bauherrschaften, Gemeinden und Planungsbüros solle mit der Prämierung der Bauten Mut gemacht werden, so weiterzufahren. Die letzte Prämierung ging 2009 an das Freidorf Muttenz.

1852 begannen die Pläne für den Bau der 17 km langen Hauensteinstrecke entlang der römischen Strasse im Homburgertal und am Hauen-

stein. Sie wurden in den Jahren zwischen 1853 und 1858 von insgesamt 5500 Arbeitern ausgeführt. Der Hauensteintunnel, bei dessen Erbauung wegen eines Schachteinbruches 52 Arbeiter starben, gilt als erster Gebirgsdurchbruch in der Schweiz, und war mit seinen 2,5 Kilometern einer der längsten Tunnel der Welt. «Sehr erhaltenswert sind auch der klassizistische Charakter der Tunnelportale,

vor allem das Südportal mit seinem Gesims», erklärt der Wiener Othmar Birkner während seiner Ansprache. Das Rümlinger Viadukt sei der architektonische Höhepunkt der Strecke. Ende der 90er-Jahre und dann wieder im 2006 wurde das «Läufeferli» von der Einstellung bedroht. Doch lehnte der Landrat des Kantons Basel-Landschaft eine Umstellung auf den Busbetrieb ab und sicherte eine vorläufige Finanzierung des S9-Betriebes.

Herzstück der Eisenbahn

«Wir wollen diese Bahn am Leben erhalten», erklärt Architekt Jürg Berrel, ein weiteres Mitglied des Baselbieter Heimatschutzes, «sie hat Nostalgiewert.» Schliesslich war sie die dritte Gebirgsbahn in Europa, einst das Herzstück des schweizerischen Eisenbahnnetzes und stellte ein Pionierwerk von europäischer Bedeutung im Eisenbau dar.

Zum Zugunglück vor einem Monat in Olten sagt SBB-Sprecher Daniele Pallecchi: «Im Januar kommenden Jahres wird ein neues und bereits lange geplantes Zugsicherungs-System eingerichtet.» Die Sicherheit der Reisenden des «Läufeferli» sei aber bereits jetzt gewährleistet.



JuraZytig · Nr. 2 | September 09

«Kommen Sie und entdecken Sie die Schönheiten dieser Strecke», wirbt Margrit Balscheit, Tourismusverantwortliche von Läufelfingen, für das Angebot.

Viadukt Rümlingen
1855-1856 erbaut

Margrit Balscheit
Eine Vorkämpferin für die
Erhaltung der alten
Hauensteinlinie!



baz März 2006

INTERVIEW: MARKUS KOCHER

Ohne «Läufelfingerli» müsste nicht nur das Homburgertal, sondern auch die Tourismusregion Baselland blühen, glaubt Läufelfingens Gemeindepräsidentin Margrit Balscheit.

«Ein gewaltiges Rollen und Grollen»

Schon vor 150 Jahren schnaubten Dampflokomotiven durch das Homburgertal

RENÉ SALATHÉ*

Eine neue Studie spricht sich für ein dampfbetriebenes Läufelfingerli aus. Deshalb wirft die baz einen Blick zurück ins 19. Jahrhundert.

Vor 150 Jahren war der Dampftrieb auf der alten Hauensteinlinie stolze Selbstverständlichkeit. Der Pfarrer und Bezirkslehrer Friedrich Nüsperli (1803–1876) hielt als Ohren- und Augenzeuge seine Eindrücke schriftlich fest. Beredt und beeindruckt berichtet er 1863 in der Heimatkunde von Thürnen über den seit 1856 an seinem Wohnort vorbeiziehenden Schienenstrang und über die Funktion «des Locomotivs».

WOLKEN UND FUNKEN. «Einmal entströmen demselben schwarze Kohlenwolken untermischt mit glühenden Funken, im nächsten Augenblick bricht weisser Dampf hervor, entweder hustend oder wallend durchs Kaminrohr oder zischend unten hinaus. Bei Nacht fliegen Feuerflammen auf wie beim Wetterleuchten. Siedendes Wasser spritzt nach dem Willen des Lenkers, aus der Nähe des Cylinders, wo es sich nicht ansammeln darf, oder Sand streut sich auf die Schienen, wenn Thau oder Reif die Reibung der Räder vermindert hat. Auf einen leichten Druck der Hand des Locomotivführers wird ein gewaltiges Rollen und Grollen im Inneren des gewaltigen Kolosses gehört. Nach dem

bis auf eine Stunde weit vernehmbaren schrillen Ton seiner Pfeife bewegt er sich mit dem angehängten langen Zug von Wagen federleicht vorwärts, zurück in Windeseile und nach einem Rauschen gleich dem Flügelschlag will sagen Hagelschlag des Gewitters, oder langsam sanften Zuges.»

UHR UND WETTERVORHERSAGE. Welches waren die Vorzüge der Eisenbahn? Unser Gewährsmann sah es so: «Durch die Eisenbahn kommen die Leute weiter in der Welt herum, sehen da viel Nützliches und bringen es zur Anwendung heim. Die Vereine, Hochzeiten und Taufgesellschaften, statt im Wirtshaus die Zeit zu versitzen, unternehmen kleinere oder grössere Ausfahrten und veredeln sich so das Vergnügen. Dass die Anwohner der Eisenbahn an den vorüberfahrenden Zügen eine richtige Uhr und einen fast untrüglichen Barometer haben, darf auch nicht vergessen werden, denn wenn am Morgen ein Strangen' Dampf von Sissach bis Sommerau lange weit, so ist das ein Schönwetterzeichen. Hört man von oben herab den Bahnzug weit her, so bleibt das Wetter gut. Wird aber der Zug von unten herauf weither gehört, so ist oder wird das Wetter regnerisch werden.»

Hinter der aktuellen Diskussion um die Wiederaufnahme des Dampftriebs auf der alten Hauensteinlinie

steht die Problematik Bahn oder Bus, eine Alternative, die im Baselbiet schon öfters zu reden gegeben hat, wie im Waldenburgertal. Dort bewegte sie die Gemüter in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts und führte dazu, dass sich die Talbevölkerung geschlossen hinter ihr «Bähnli» stellte.

Gleiches geschah im Birseck in den sechziger Jahren. Als der Bund ein Unterstützungsgesuch für die Erneuerung der 10er-Tramlinie abschlägig beschied und sich auch ein eingeholtes Gutachten für den Autobusbetrieb aussprach, schien die letzte Stunde des «Gilbexpress» geschlagen zu haben.

WIDERSTAND GEGEN BUS. Doch es regte sich Widerstand. In Arlesheim, aber auch in den anderen von der Bahn berührten Gemeinden entpuppten sich die Trainbenutzer als unbedingte Trambefürworter, von den Autobus-Anhängern wollten sie nichts wissen. Gegengutachten wurden erstellt, Motionen eingereicht, Aktionen durchgeführt, und in Arlesheim stellte der Gemeinderat fest, dass die Bevölkerung die Umstellung der Birseckbahn auf Autobusbetrieb beinahe als Unglück betrachtete würde.

Über diese Wünsche konnten sich die Kantonsbehörden ebenso wenig wie der Verwaltungsrat der Birseckbahn hinwegsetzen. Politisch waren die Wei-



Dampfbahn. Im Baselbiet wird die Wiederaufnahme des Dampftriebs im Homburgertal diskutiert. Foto Keystone

chen gestellt. «Was damals wohl in keinem anderen europäischen Land möglich gewesen wäre, wurde hier Tatsache: Die Erneuerung einer von Grund auf veralteten, kleinen selbstständigen Vororts-Strassenbahn zu einem modernen, leistungsfähigen Schienenverkehrsbetrieb.»

*René Salathé ist Historiker in Reinach

baz | Freitag, 6. Oktober 2006 |

René Salathé Ehrenmitglied des Baseltaler Heimatschutzes

Charakter der alten Linie soll erhalten bleiben

Bahnfreunde aus dem Homburgertal wollen keine «normierten Glaskästen» an der «Läufelfingerli»-Strecke

DAVID THOMMEN

Die SBB wollen die alten Stationsgebäude an der «Läufelfingerli»-Linie (S9) modernisieren. Im Homburgertal wird befürchtet, der Charakter der historischen Strecke könnte zerstört werden.

Der Entscheid des Landrats vom November 2006, das defizitäre «Läufelfingerli» für mindestens vier Jahre weiterrollen zu lassen und nicht auf Busbetrieb umzustellen, zieht weitere Ausgaben nach sich. Die alte Hauensteinlinie Sissach-Olden soll laut einer Vorlage der Regierung an den

Landrat für 3,5 Millionen Franken S-Bahn-tauglich gemacht werden (die baz berichtete).

Bestandteil des Projekts ist eine Modernisierung der verlottert wirkenden Stationen. Für dieses Facelifting wollen die SBB 1,2 Millionen Franken ausgeben. Architektonisch soll eine Anlehnung an die kürzlich runderneuerten Bahnhöfe im Ergolzthal gesucht werden – wenn auch wegen der wenigen Fahrgäste mit einem etwas reduzierten Standard. Insbesondere wollen die SBB auf überdachte Perrons verzichten.

Gegen ein neues Erscheinungsbild mit viel Stahl und Glas entlang der bald 150 Jahre alten «Läufelfingerli»-Strecke setzen sich die Bahnfreunde, die vehement für den Weiterbetrieb der S9 gekämpft hatten, nun zur Wehr. Der Verein «HauensteinBahn» fordert, dass die bestehenden, «teils verwüsteten Haltestellen» nach denkmalgeschützerischen Gesichtspunkten renoviert werden und die SBB nicht «normierte Glaskästen» hinstellen: «Zur historischen Strecke gehören adäquate Hal-

testellen und Bahnhöfe», heisst es in einer Mitteilung, die von alt SP-Landrätin Annemarie Marbet unterzeichnet ist. SBB und kantonale Behörden werden vom Verein aufgefordert, mit dem Denkmalschutz zusammenzuarbeiten.

IM EINKLANG. Auf der kantonalen Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) werden die Befürchtungen der Bahnfreunde nicht geteilt. Beim Facelifting gehe es nicht in erster Linie um den Abbruch von Gebäuden: «Die Strecke hat einen eigen-

nen Charme, wie man ihn heute kaum noch an einer Eisenbahnstrecke findet. Dieser soll so weit als möglich erhalten bleiben», heisst es in einer Stellungnahme der BUD gegenüber der baz. Gleichzeitig bestünden «berechtigte Wünsche nach einem ebenerdigen Einstieg in die Züge und einem geschützten Wartebereich». Ziel sei es, die alte Bausubstanz mit den neuen Anforderungen in Einklang zu bringen. Und dies sei mit dem vorliegenden Projekt «sehr gut möglich».

baz | Dienstag, 30. Oktober 2007 |