

Zeitschrift: Hägendörfer Jahrringe : Bilder einer Gemeinde und ihrer Bewohner aus Vergangenheit und Gegenwart
Herausgeber: Hans A. Sigrist
Band: 9 (2026)

Artikel: Bahnstation Hägendorf
Autor: Sigrist, Hans A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096022>

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: 18.03.2026

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

Bahnstation Hägendorf

Seit nunmehr 150 Jahren ist unser Dorf an das Eisenbahnnetz angeschlossen. In dieser langen Zeit hat sich im und rund um das Stationsgebäude viel verändert. Ein Blick zurück.

Dreissig Jahre nachdem die zwischen Baden und Zürich verkehrende «Spanisch-Brötli-Bahn» das Eisenbahnzeitalter in der Schweiz eingeläutet hatte, konnte 1876 endlich die Linie Olten – Solothurn – Lyss (Buswil bei Büren), die sogenannte Gäubahn, eröffnet werden. Erbauerin und Betreiberin war die 1853 in Basel gegründete Schweizerische Centralbahn (SCB). Deren Hauptziel war es, ein schweizerisches Eisenbahnkreuz mit dem Mittelpunkt Olten zu realisieren, weshalb sie dort ihre Hauptwerkstätten erbaute.

Gäubahneröffnung ohne Hägendorf

Bestimmt nahm man auch in unserer Region Notiz von dem in weiten Teilen der Schweiz grassierenden Eisenbahnfieber und Viele wünschten sich einen Anschluss an das Schienennetz. Mit dem in der Region bevorstehenden Bahnbau befasste sich der Hägendorfer Gemeinderat aber erst zwei Jahre vor der Gäubahneröffnung, und dies nur, weil ihm die Pläne der Trassenführung auf Gemeindegebiet zugestellt worden waren. Umgehend lud er alle betroffenen Landbesitzer zu einer Besprechung zwecks Formulierung gemeinsamer Forderungen ein.¹

Als das Gäubahnkomitee drei Wochen vor der Eröffnung bei den an der neuen Linie gelegenen Gemeinden sondierte, ob diese

am Eröffnungstag eine «Festlichkeit» wünschen, reagierte der Gemeinderat desinteressiert. Man würde sich dem Begehren der Mehrheit der übrigen Gemeinden anschliessen. Zwei Tage vor dem Festtermin beklagte sich der Rat, er habe keine offizielle Anzeige bezüglich der Festfahrt erhalten und nur durch Zufall erfahren, dass für Hägendorf zehn Festkarten à vier Franken bestimmt seien. Da man bezweifelte, ob diese Karten überhaupt noch verfügbar waren, «wurde einhellig beschlossen, der Gemd.Rath soll sich bei benannter Festfahrt nicht beteiligen u. für keine Dekorationen u. Festlichkeiten sorgen.»²

Keine Lust zum Feiern

Weshalb nur gebärdete sich der Hägendorfer Gemeinderat so abweisend?

Tatsache ist, dass der Bau der Gäubahn in der katholisch-konservativen Presse immer wieder äusserst bissig kritisiert worden war – eigentlich Attacken auf die freisinnigen Leiter des Gäubahnkomitees, Regierungsrat Wilhelm Vigier und alt Regierungsrat Hermann Dietler. Diese hatten der liberalen Seite in dem im Kanton Solothurn 1870 entbrannten Kulturkampf zum Sieg verholfen. Verliererin waren die römisch-katholische Kirche und ihre Institutionen.³ Sie mussten bittere Kränkungen und grosse materielle Verluste hinnehmen.⁴

Im Gemeinderat von Hägendorf hatten die Katholisch-Konservativen das Sagen. Der Gemeindeammann und Herrenbauer Friedrich Glutz-Büttiker (1816–1890) musste gegen seinen Willen 28'740 m² Land für den Eisenbahnbau abtreten.⁵ Es ist nachvollziehbar, dass er und seine Parteikollegen keine Lust hatten, mit ihren Widersachern Vigier und Dietler zu feiern und diese zu ihrem (unbestreitbar gelungenen) Werk zu beglückwünschen. Das taten andere. Vigier und Dietler wurden mit einer goldenen Uhr samt Kette und einem silbernen Tafelservice beschenkt.⁶

Das Einweihungsfest

Am Sonntagmorgen, 3. Dezember 1876, dampfte der geschmückte Festzug von Olten mit Halt an allen Stationen nach Solothurn und weiter bis nach Lyss. Unterwegs nahm er in jeder Gemeinde Festteilnehmer auf und brachte sie am Nachmittag zurück nach Olten zum gemeinsamen Bankett. Obwohl das «offizielle Hägendorf» schmollte und diesem Jahrhundertereignis demonstrativ fern blieb, war der hiesige Bahnhof gleichwohl geschmückt und viel Volk bestaunte und bejubelte den dampfenden «Choli»,⁷ wie die Lokomotive liebevoll genannt wurde. Zur Begrüssung des Dampfzuges prangte an diesem Tag an jedem Bahnhof in grossen Lettern ein Sinnspruch. In Hägendorf war zu lesen:

**Des Menschen Geist,
Des Dampfes Macht,
Hat dem Gäu
Dies Glück gebracht.**

Die Linienführung

Betrachtet man das Siedlungsbild, wie es sich um 1875 präsentierte (Abb. 1), erstaunt die weit abseits vom Dorfkern ver-

laufende Bahnlinie und die isolierte Lage des Bahnhofs.

Zu gern hätten die Dorfbewohner die Gleise parallel zur «Landstross» (Oltnen- und Solothurnerstrasse) und den Bahnhof nahe der «Dorfbrugg» gesehen, wären da nicht die Landbesitzer gewesen, die ihre vom Dünnerhochwasser geschützten Hausmatten bestimmt nicht hergegeben hätten. Die SCB hatte einen anderen Fokus. Sie sah neben den Einwohnern von Hägendorf auch jene von Kappel, Gunzgen und Boningen als potenzielle Kunden. Deshalb platzierte sie den Bahnhof weit südlich des Dorfkerns am Rand des Überschwemmungsgebiets. Das hatte zur Folge, dass das Trasseesowohl Richtung Oensingen als auch Richtung Olten durch Wässermatten mit periodisch auftretenden Überschwemmungen gelegt werden musste, was den Bau eines Bahndamms erforderte.

Auf dieselbe Weise wurden die Bahnhöfe von Egerkingen, Oberbuchsitzen und Oensingen positioniert. Damit erreichte man zusätzlich eine Anbindung der Mittellänggemeinden an die Bahnlinie.

Für die Sicherung der Streckenabschnitte Egerkingen – Hägendorf und Hägendorf – Wangen war je ein Bahnwärter zuständig. Für diese erbaute man ungefähr in der Mitte der Abschnitte ein Bahnwärterhaus. Jenes auf Gunzger Gemeindegebiet wurde Ende des letzten Jahrhunderts abgebrochen, das am einstigen Niveauübergang in Rickenbach gelegene Häuschen besteht noch heute, ist bewohnt und wird liebevoll gepflegt.

Das Bahnhofgebäude

Ausser der an der gleisseitigen Fassade angebrachten Beschriftung unterschieden sich die Bahnhöfe Wangen, Hägendorf,

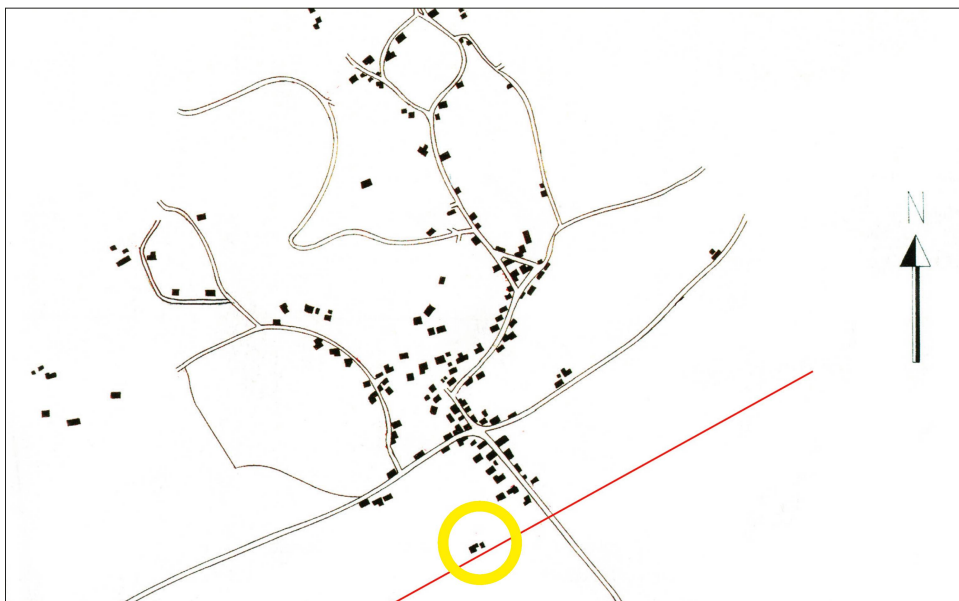


Abb. 1
1875: Siedlungsbild
Hägendorf mit Bahnlinie
(rot) und Bahnhof
(gelber Kreis).

Egerkingen und Oberbuchsiten anfänglich nicht. Das Erdgeschoss des parallel zu den Gleisen erbauten Stationsgebäudes besteht aus Bruchsteinmauerwerk, das Obergeschoss aus Fachwerk. Der Giebel des westseitig angebauten Güterschopfs steht quer zu jenem der Station und ist von unten bis oben ein Fachwerkbau. In einem östlich des Aufnahmegebäudes platzierten kleinen Holzbau gab es ein Pissoir und Plumpsklos.

Bahnkunden betraten das Stationsgebäude durch eine zentrale Türe auf der Nordseite, gelangten in die «Schalterhalle», in einen Gang mit einer fenstergroßen Öffnung, durch welche die Billette verkauft wurden. Dahinter befand sich der Dienstraum des Bahnhofvorstandes und seines Stellvertreters. Links daneben gab es einen Wartsaal, ein geräumiges Zimmer mit Wandbänken, einem Tisch und einem Holzofen. Am rechten Ende des Ganges führte eine Treppe zur Dienstwohnung des Vorstandes und zu jener des Stationswärters. Letztere lag über dem Schopf.



Abb. 2 – Bahndamm zwischen Rickenbach und Hägendorf, um 1950.

Einfache Hilfsmittel

Die technische Ausstattung des Bahnhofes war anfänglich bescheiden. Für das kurze Gleisstück vor dem Bahnhof, welches neben der einspurigen Strecke das Abstellen einzelner Güterwagen ermöglichte, bedurfte es zweier Weichen. Die-



Abb. 3 – Befehlsstab

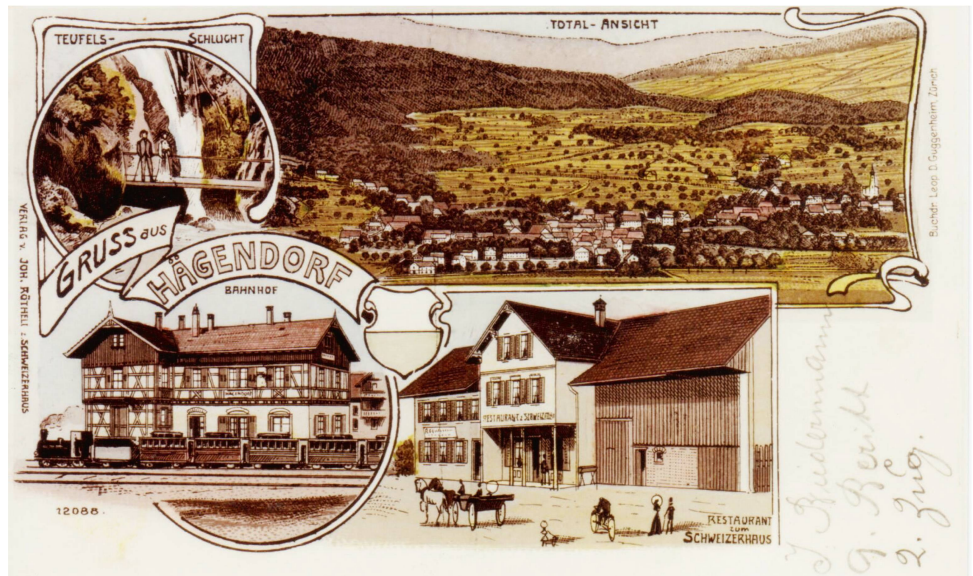


Abb. 4 – Der Bahnhof ist zu einem von Hägendorfs Vorzeigebjekten geworden. Ansichtskarte um 1885.

se wurden von Hand umgelegt. Mittels Morsetelegraphen konnten zwischen den Bahnhöfen betriebswichtige Informationen ausgetauscht werden. Für den alltäglichen Bahnbetrieb benötigte man am Bahnhof nur wenige Hilfsmittel: zur Zugabfertigung am Tag den grün-weißen Befehlsstab (Kelle), nachts die Signallaterne. Beim Manövrieren kam die Signalpfeife zum Einsatz. Der Streckenwärter benutzte das Rufhorn (ähnlich dem Feuerhorn) um beispielsweise Gleisarbeiter vor einem nahenden Zug zu warnen oder die rote Signalfahne, um diesen zu einem Nothalt zu veranlassen. Abgestellte Güterwagen konnten mittels eines überdimensionierten Hebeisens bewegt und mit einem Hemmschuh gebremst und gesichert werden. Einige dieser einfachen Hilfsmittel erwiesen sich als so effizient, dass sie hundert Jahre und mehr im Einsatz standen bis sie durch elektrisch und später durch elektronisch gesteuerte Geräte abgelöst wurden.



Abb. 5 – Hemmschuh.

Signalglocken

Kurz nach der Inbetriebnahme der Gäubahnlinie dürften die Stationen mit je zwei unterschiedlich tönenden Läutwerken ausgerüstet worden sein. Fuhr ein Zug in Egerkingen Richtung Hägendorf ab, ertönte hier eine der beiden Signalglocken. Die andere meldete, wenn ein Zug die Station Wangen Richtung Hagen-

dorf verliess. So wusste der Vorstand, dass der (einspurige) Streckenabschnitt belegt war und der wartende Bahnkunde, dass der Zug nahte. Die Signalglocken wurden anfänglich durch ein Federwerk angetrieben, welches täglich mit einer Handkurbel aufgezogen werden musste. Die Steuerung erfolgte über Elektromagnete.



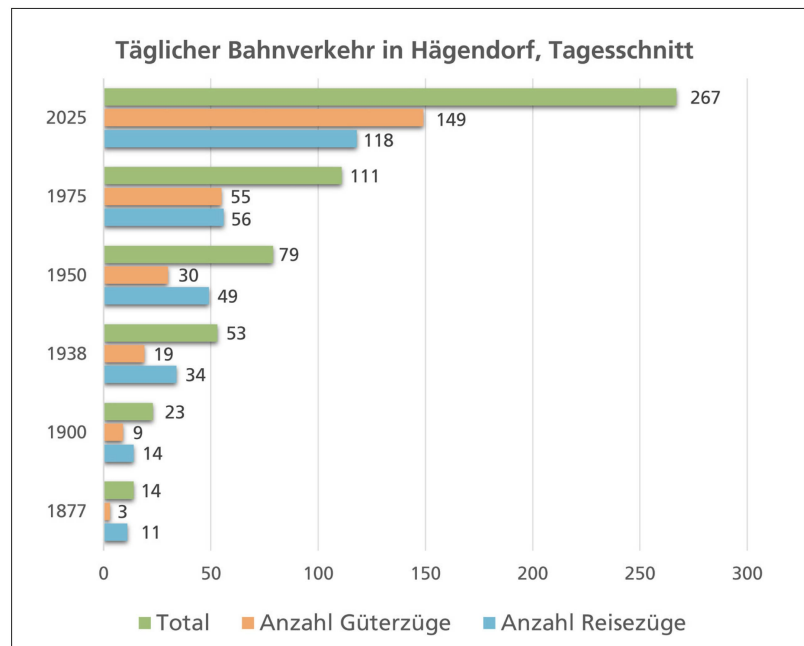
Abb. 6 – Dekorative Bahnnostalgie: Läutwerke beim einstigen Bahnwärterhaus Rickenbach SO.

Attraktiver Fahrplan

Die Eröffnung der Gäubahnlinie läutete ein neues Zeitalter ein. Die Postkutschen, welche täglich zweimal zwischen Olten und Solothurn verkehrten und dafür 4 Stunden benötigten, wurden eingestellt. Das moderne Verkehrsmittel, die Eisenbahn, konnte mit Schnelligkeit und einem attraktiven Fahrplan punkten, verkehrten doch täglich sechs Züge von Olten nach Solothurn und umgekehrt. Zwei davon waren sogenannte Schnellzüge, die nur in Oensingen, Niederbipp und Wangen an

der Aare anhielten. Deren Fahrzeit betrug 1 Stunde (heute ohne Halt: 16 Minuten) während normale Züge 1 Stunde und 50 Minuten (heute 34 Minuten) benötigten. Die Gäubahn erfreute sich von Anfang an grosser Beliebtheit und wurde gut frequentiert – der Anfang einer Erfolgsgeschichte wie die Grafik 1 beweist!⁸

Grafik 1



Fahrplanwünsche

Die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für Hägendorf zeigt sich nur fünf Monate nach der Eröffnung in der Reaktion des Gemeinderates auf den von der SCB vorgelegten Entwurf des Sommerfahrplans 1877. Der Rat wünschte a) Schnellzüge müssten in Hägendorf anhalten, b) die beiden Vormittagszüge von und nach Olten sollen beibehalten werden und c) es sei nachmittags ein weiterer gemischter Zug [Güter- und Personentransport] Biel – Solothurn – Olten in den Fahrplan aufzunehmen. Das diesbezügliche Schreiben besticht durch seine geschickte Argumentation und seine Formulierungen:

«An das Tit. Eisenbahn-Departement Solothurn!

Der ergebenst unterzeichnete Gemeinderath von Hägendorf beehrt sich Ihnen nach Prüfung des eingesandten Entwurfes des Sommer-Fahrplanes der S.C.B. nachfolgende Reklamationen und Wünsche einzureichen:

In erster Linie müssen wir uns darüber beschweren, daß die Schnellzüge (der V.M. 8 Uhr 22 M. [08.22] in Olten nach Biel abgehende, sowie der N.M. 6 Uhr 18 M. [18.18] in Olten von Biel ankommende) auf der Station Hägendorf nicht anhalten, während doch bei den meisten andern Stationen, die einen wesentlich geringeren Personenverkehr als Hägendorf aufweisen, geschehen soll. Die Station Hägendorf dient vermög ihrer Lage nicht blos für das große Dorf H. alleine, sondern auch für die umliegenden Ortschaften Kappel, Gunzgen, Boningen, die Kurorte Langenbruck und Fridau u. es beläuft sich die Durchschnittszahl seit Eröffnung der Bahn monatlich ausgegebener Billets [auf] über 1000 – eine Frequenz, welche die Station Hägendorf in bezug auf Personenverkehr eine der ersten Stellen der ganzen Linie Olten – Solothurn einnehmen lässt. Es ist also ganz bestimmt vorauszusehen, daß die bevorstehende Sommer-Saison eine noch höhere Zahl aufweisen wird, wozu einzig der stark besuchte Kurort Langenbruck bedeutend beitragen dürfte. Es liegt daher im Interesse nicht nur von Hägendorf, sondern all der genannten Ortschaften, ja – durch vermehrte Frequenz der Bahnverwaltung selbst, wenn wir die Abänderung erwirken möchten, daß die Schnellzüge auf der Station anhalten.

Eine Benachtheiligung des Publikums erblicken wir ferner darin, daß zwei Personenzüge vormittags in vorliegendem Entwurf weggelassen sind. Diese beiden Züge wurden seit Eröffnung der Bahn erfahrungsgemäß sehr stark benützt u. würde die Weglaßung derselben allgemein in höchst nachtheiliger Weise empfunden werden. Es erscheint daher unser Wunsch gerechtfertigt, diese beiden Züge möchten auch in den Sommer-Fahrplan aufgenommen werden.

Ein weiterer Übelstand, über den allgemein Klage herrscht, ist, daß nachmittags von 3 Uhr 31 M. bis 9 Uhr 50 M. (also während 6 Stunden) ausser dem Schnellzug kein Personenzug von Solothurn nach Olten führt u. so die Gäugemeinden keine Verbindung mit Olten haben, was den Verkehr in sehr empfindlicher Weise schädigen muß. Wir wünschten daher, es möchte nachmittags zwischen 4-8 Uhr noch ein Personenzug Biel – Solothurn – Olten eingeschaltet werden.

[...]

Indem wir Ihnen, Tit. unser so formuliertes Begehren zu geneigter Berücksichtigung angelegentlich empfehlen, u. von Ihren Bemühungen eine demselben entsprechende Abänderung des gegenwärtigen Entwurfs zuversichtlich erwarten, zeichnen mit vollkommener Hochachtung u. Ergebenheit!

Hägendorf den 3. Mai 1877.
Namens des Gemeinderathes

Der Gemeindeammann
Josef Anton Glutz

Der Gemeindeschreiber
C.A. Kamber»⁹

Begehrlichkeiten nach häufigeren Zugverbindungen rissen nicht ab. Hägendorf und die umliegenden Gemeinden ersuchten anno 1900 gemeinsam das SCB-Direktorium um

- a) «Einschaltung eines Personenwagens in den um 3.05 nachmittags von Olten abgehenden Güterzug.»
- b) «Diese Züge im allgemeinen Interesse des Publikums auch an Sonntagen kursieren zu lassen.»¹⁰

Obwohl die Reise im Güterzug viel Zeit beanspruchte, galt offenbar die Devise: Besser eine langsame Verbindung als gar keine.

Veränderungen

Der Bau und Betrieb der Gäubahnlinie brachte in unserer Gemeinde Veränderungen und gab Impulse. Mit Blick auf die zu erwartenden vielen Bahnreisenden liess Edmund Schaad seine Speisewirtschaft am südlichen Dorfrand an der Bachstrasse nahe dem noch unvollendeten Bahntrasse und dem zukünftigen Bahnübergang errichten und nannte diese «Zur Eisenbahn».¹¹ Zwischen dem Neubau und den Gleisen klaffte allerdings eine tiefe, lange Grube, weil dort Material für die Bahndammaufschüttung abgebaut worden war. Das Loch diente der Gemeinde während Jahrzehnten als Abfallgrube und die Schuljugend nutzte es als Erlebnisspielplatz. Wahrscheinlich in den 1930er-Jahren, als der Dorfbach und die Dünneren kanalisiert wurden, konnte die Grube mit Aushubmaterial aufgefüllt und später überbaut werden. (heute Kita «Kinderdach», Bachstrasse 22).

Zur Erschliessung und zum Bau des Stationsgebäudes auf der grünen Wiese hatte die SCB vom Restaurant Zur Eisenbahn aus längs der Gleise über privaten Boden

einen Zugangsweg erstellt – ein Provisorium, dessen schlechter Zustand bald zum Ärgernis wurde.¹² 1900 beschloss die Gemeindeversammlung, diesen Bahnhofzubringer, die heutige Bahnhofstrasse, samt der Brücke über den Bach, zu übernehmen. Gratis! Da der bestehende Weg zwingend verbreitert werden muss-

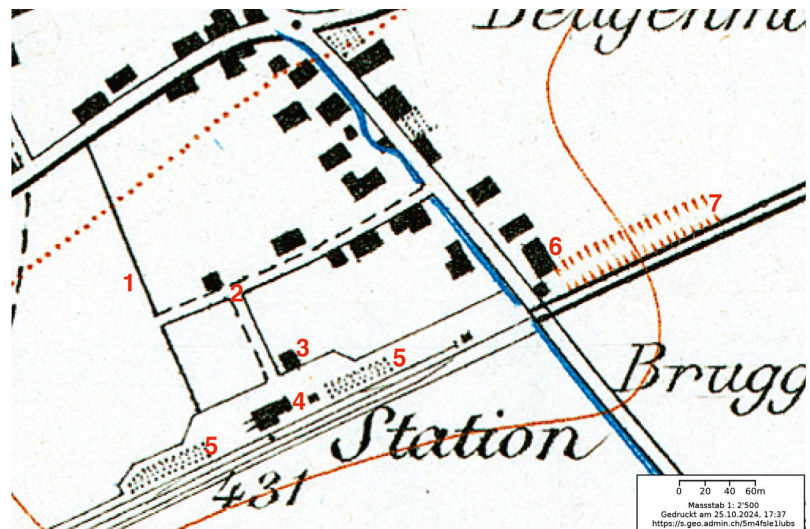


Abb. 7 – Bahnhofquartier. Ausschnitt Landeskarte 1897

1 Bahnhofwägli; 2 Ringstrasse; 3 Restaurant Bahnhof / «Greife»; 4 Stationsgebäude und WC-Häuschen; 5 Gemüsegärten von Stationsvorstand und Stationswärter; 6 Restaurant Zur Eisenbahn; 7 Aushub-/Abfallgrube.

te, hatten die Landbesitzer zusätzlich auch noch das dazu notwendige Areal kostenlos abzutreten.¹³ Dafür waren ihre angrenzenden Parzellen nun durch eine Gemeindestrasse samt Trinkwasserleitung erschlossen und konnten überbaut werden.

Fahrverbot auf dem Bahnhofwägli

Nur fünf Jahre nach der Bahneröffnung wurde ein vier Fuss (1,20 m) breiter Fussweg gebaut, der von der Solothurner-

strasse durch unbebautes Gebiet direkt zur Station führte. Mit freiwilligen Beiträgen konnten die Landkosten gedeckt werden. Die Gemeinde übernahm den Bau und Unterhalt.¹⁴ Damit wurde offensichtlich ein Wunsch der vielen Bahnbenutzer vom Eggberg und Mühlerain erfüllt, die in einem Industriebetrieb in Olten oder in der Klus Arbeit gefunden hatten. Tatsächlich müssen die Arbeiterzüge sehr gut frequentiert gewesen sein. Da *«mit dem Arbeiterzug 250–300 Arbeiter morgens und abends gewöhnlich bei vollständiger Dunkelheit das Dorf passieren müssen»*, regte der örtliche Grütliverein 1892 an, eine Strassenbeleuchtung im Dorf zu realisieren. Gleichzeitig ersuchte der Gemeinderat die SCB, sie möge die (Petrol-) Laternen am Bahnhof bis zur Ankunft der letzten Abendzüge brennen lassen.¹⁵ Aus der Dorfbeleuchtung wurde (vorläufig) nichts. Ob Stationsvorstand Rufli die Laternen am Bahnhof brennen liess, ist nicht klar.

Weil das sogenannte Bahnhofwägli immer mal wieder mit Fuhrwerken befahren wurde *«wodurch der Weg, sowie auch das anstoßende Land bedeutenden Schaden leidet [...]»*, beschloss der Gemeinderat 1896, das Befahren richterlich verbieten zu lassen und beauftragte den Dorfschmied Josef Sigrist, zwei Verbotstafeln anzufertigen und aufzustellen.¹⁶

Hilfreicher Warnpfiff

Generationen von Pendlern hasteten täglich auf dem Bahnhofwägli Richtung Station, um den Frühzug nach Olten nicht zu verpassen. Weil jeder herannahende Zug vor dem unbewachten Übergang beim Gunzger Bahnwärterhaus einen Warnpfiff abgeben musste, liess sich für die routinierten Bahnbenutzer gut abschätzen, ob

allenfalls eine schnellere Gangart angezeigt sei. Als man 1969 den unbewachten Übergang durch eine Strassenunterführung ersetzte,¹⁷ wurde nicht mehr gepfiffen – sehr zum Leidwesen der Pendler.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts machte man aus dem schmalen Bahnhofwägli den breiten, asphaltierten Bahnweg mit Trottoir und auf dem westlich davon gelegenen Wiesland entstanden etliche Mehrfamilienhäuser.

Neue Berufe

Durch die Eisenbahnwerkstätte in Olten, das stetig wachsende Schienennetz und die zunehmenden Transportfrequenzen wurden viele Arbeitsplätze geschaffen. Berufe wie Bahnhofsvorstand, Streckenwärter, Bremser, Barrierenwärter, Kondukteur, Heizer, Lokführer oder Gramper waren neu – und begehrt. Umso schmerzlicher, wenn eine Entlassung drohte. So geschehen 1891. Emil Rötheli (1845–1900), Bahnwärter, erhielt aus nicht näher genannten Gründen die Kündigung. Der Gemeinderat versuchte mit einem Schreiben die SCB-Direktion umzustimmen, indem er anführte, Rötheli habe nach dem Tod seiner Frau schwierige Zeiten durchgemacht. Zudem pflege er seinen betagten Vater. Seit seiner Wiederverheiratung im letzten Jahr sei Rötheli wieder dienstbeflissen und dienstbereit. Der Rat befürchtete, der 46-jährige Rötheli werde nach dem Verlust seines Arbeitsplatzes keine neue Stelle mehr finden und der Armenkasse zur Last fallen.¹⁸ Es half nichts. Rötheli verlor seine Anstellung, fand aber in einem Lagerhaus in Olten neuen Verdienst.

Streitpunkt Barriere

Zwölf Jahre nach Inbetriebnahme der Gäubahn wurden die Bahnhöfe erstmals

technisch aufgerüstet. Die Weichen liessen sich nun vom Stationsgebäude aus bedienen. Den Bahnübergang an der Bachstrasse, bisher wohl unbewacht – der schnaubende und zischende «Choli» kündete sein Nahen ja mit einem Pfeifsignal an – wollte man im gleichen Zuge mit einer von der Station aus bedienbaren Zugbarriere sichern. Dagegen wehrte sich der Gemeinderat, weil er befürchtete, «diese Einrichtung würde für das Publikum grosse Inkonvenienzen zur Folge haben» und ersuchte die SCB-Direktion, «es möchte fraglicher Bahnübergang durch eine extra bestellte Person an Ort und Stelle bedient werden.»¹⁹ Darauf wurde eine durch den diensthabenden Bahnwärter zu bedienende Rollschranke installiert.

Die SBB übernehmen ...

1902, kurz nachdem die SCB in die Schweizerischen Bundesbahnen SBB integriert worden war, plante letztere, den Bahnübergang Hägendorf – Kappel mit einem fernbedienbaren Schlagbaum zu sichern. Und wieder gab es heftigen Protest. Hägendorf, Kappel, Gunzgen und Boningen reichten gemeinsam ein schriftliches Gesuch an das kantonale Baudepartement und an die Bundesbahndirektion Kreis II ein. Darin argumentierten sie: «Bei dem bestehenden regen Verkehr würde die geplante Schlagbaumbarriere für das gesamte Publikum ein lästiges Hindernis bilden. In besonders fühlbarer Weise würde sich dies zeigen bei dem ausserordentlich starken Verkehr mit dem Arbeiterzug morgens 6 Uhr, da infolge des notwendigen Manövers der Schlagbaum den Uebergang während fast ¼ Stunden vor Abgang des Zuges unpassierbar machen würde. Folgeschwer könnte diese Barriere auch für den Fuhrwerkverkehr werden,



indem bei Nacht oder Nebelwetter der bedienende Beamte passierende Fuhrwerke nicht zu bemerken vermag, was beim Schließen leicht zu Unglücksfällen Veranlassung geben könnte.»²⁰

... und müssen kapitulieren - vorerst

Innert Monatsfrist lud Bahningenieur Meili Vertreter der protestierenden Gemeinden zu einer Konferenz ein. Er versicherte, das projektierte Schrankensystem sei gefahrloser und sicherer als die bisherige Einrichtung. Zudem werde zur besseren Erkennung des Nachts an das Ende jeder Barrierenstange eine Laterne befestigt. «Ferner wird verspäteten Passagieren auf den Arbeiterzug, auf ihre eigene Verantwortung hin gestattet, die Barriere [...] zu heben.» Die Gemeindedelegation liessen sich nicht überzeugen und intervenierten erneut bei der Bahn und der Regierung.²¹ Letztere unterstützte die Gesuchsteller, worauf die SBB kapitulierten. Sie liessen zwar die Rollbarrieren durch zwei Schlagbäume ersetzen, welche aber, wie gehabt, vor Ort bedient werden mussten.²²

Sieben Jahre später versuchten es die SBB erneut. Und wieder gab es Protest. Hägendorf setzte eigens eine Barrierenkommission ein, versicherte sich der Unterstützung der umliegenden Gemeinden sowie des

Abb. 8
Von Hand bediente
Rollbarrieren gab es
auch anderswo.
Beispiel: Bern, Lorraine,
1938.



Abb. 9 – Bahnhof Hägendorf mit Stellwerk und Perrondach.
Ausschnitt Ansichtskarte, um 1914.

kantonalen Eisenbahndepartements und rekurrierte mit den alt bekannten Argumenten. Die SBB beharrten auf der längst fälligen Modernisierung, worauf der Gemeinderat erwog, in dieser Sache beim hohen Bundesrat vorstellig zu werden. Offenbar hatten die bisherigen Mitstreiter genug und so liess sich der technische Fortschritt nicht mehr aufhalten. 1910 konnte die Fernbedienung der Barrieren realisiert werden.²³



Abb. 10
Weichenstellwerk
(Symbolbild).

Unterführung statt Barriere gefordert

1912 legten die SBB der Gemeinde den Plan zur Verlängerung des Rangiergleises Richtung Osten zur Begutachtung vor. Dem Rat war klar, dass dieses Vorhaben zu noch länger geschlossenen Barrieren führen musste. Er reagierte ungehalten, bezeichnete die Barrieren als *«Kalamität und verkehrsstörendes Hindernis»* und forderte eine Gleisverlängerung Richtung Westen. Falls dem nicht entsprochen werde, verlange man, die Barrieren durch eine Unterführung zu ersetzen. Die diplomatische Antwort lautete: Die Erstellung einer schienenfreien Durchfahrt werde im Rahmen von Studien zum Ausbau der Strecke Olten – Biel geprüft werden. Im Klartext hiess das, es geschieht nichts. Der Rat legte schriftlich Protest ein gegen das *«willkürliche Vorgehen der SBB-Direktion»*. Vier Monate später kochte im Dorf die Wut ob der hiesigen Barrieren erneut hoch. Dies weil Josef Häfeli, Pächter, mit Ross und Wagen zwischen den Schranken eingeschlossen worden war. Ein Unfall konnte zum Glück abgewendet werden.²⁴

Das erste Stellwerk

Für den technischen Ausbau des Bahnhofs in den 1910er-Jahren brauchte es Platz. Die Kurbel für die fernbediente Barriere und die Stellhebel für die nun ebenfalls fernbedienten Weichen platzierte man gleisseitig ausserhalb des Stationsgebäudes – das erste Stellwerk. Ein Vordach sollte die neue Anlage vor Regen schützen. Bald wurde diese in einen Vorbau mit grosser Fensterfront zu den Geleisen hin integriert und das Vordach gegen Osten zum Perrondach erweitert.²⁵

Teure Plakatwerbung

Die Tüfelsschlucht konnte 1902 für das Publikum geöffnet werden. (Vgl. HJ 1995 und 2006) Das nebenstehende undatierte mehrfarbige Schlucht-Werbeplakat dürfte zwischen 1905 und 1910 erschienen sein. Es ist heute in der umfangreichen Sammlung von SBB-Historic zu finden. Sein Text legt nahe, dass es zum Aushang an Bahnhöfen konzipiert wurde. Auftraggeber, so könnte man meinen, waren die SBB, die mit Plakaten den sonntäglichen Bahn-Ausflugsverkehr zu Sehenswürdigkeiten in der ganzen Schweiz ankurbeln wollten. Aber nein, es war der 1902 gegründete Verkehrs- und Verschönerungsverein Hägendorf (VVH),²⁶ der sich in der Euphorie der ersten Jahre trotz schmaler Kasse dazu hinreissen liess, das bestimmt teure Plakat in Auftrag zu geben.

Die abgebildete Schluchtpartie zeichnet sich durch farbliche Reduktion aus und zeigt den (etwas verfremdeten) Blick durch den kleinen Felsdurchstich, das «Tunneli», im unteren Teil der Tüfelsschlucht. Künstler, Lithograf und Druckerei sind nicht bekannt.

Mehr Zugverbindungen!

Die SBB wurden von Hägendorf immer wieder mit der Forderung nach mehr Zugverbindungen eingedeckt. Treibende Kraft war der Posthalter Adolf Kissling (1857–1916), rühriger Präsident des VVH und Gemeinderat. Zum einen ging es darum, den während des Sommers durch das Gäu verkehrenden Nachtzug (Olten ab 22.38) auch in den Winterfahrplan aufzunehmen. Zum andern forderte man zwischen zwei Zügen (Olten ab 12.36 und 16.29) einen zusätzlichen Zug mit Personenbeförderung. Auf die zweite Forderung scheinen die SBB eingetreten zu sein,



Abb. 11
Werbeplakat, Lithografie,
Originalgrösse 46,5 x 61 cm.

denn im darauffolgenden Jahr verlangte Hägendorf zusammen mit weiteren Gemeinden lediglich noch das «Einschalten eines Personenwagens für den in Olten ca. 10 ½ Uhr nachts in Olten abgehenden Güterzug zur Schaffung der [...] Fahrgelegenheit für verspätete Arbeiter & Passagiere ins Gäu während den Wintermonaten.» Sieben Jahre später gelangte der Gemeinderat mit dem gleichen Anliegen und fast gleichlautender Begründung an das kantonale Eisenbahndepartement.²⁷ Diesmal klappte es. Das verrät uns der Winterfahrplan 1915/16. (Siehe Abb. 12)

Leitungswasser für den Bahnhof

Dank der Initiative der Stadt Olten konnte 1896 in Hägendorf die neu erstellte Trinkwasserversorgung in Betrieb genommen werden. (Vgl. HJ 1986) Zwar stand das Stationsgebäude noch einsam in der Landschaft, aber daneben wurde gebaut: das Restaurant Bahnhof. Dessen Bauherrschaft, die Gebrüder Dietrich aus Basel, liess auf eigene Rechnung von der «Unter-

OLTEN ab Gültig vom 1. Oktober bis 30. April 1916 OLTEN an											
5 ⁰⁵	5 ¹⁸	6 ⁰⁷	6 ³⁵	7 ²⁵	8 ³⁰	9 ⁰⁰	9 ³⁷		6 ²²	6 ⁴⁵	8 ⁰⁴
11 ⁴⁵	11 ⁵⁵	12 ⁰⁹	1 ¹²	3 ⁰²	4 ²³	4 ⁴²	5 ³⁵	AARAU	12 ⁰⁰	1 ⁰⁰	2 ²⁵
6 ¹⁸	6 ³⁰	6 ⁵⁷	7 ¹⁵	8 ¹⁷	9 ³⁸	10 ¹⁰	10 ⁴³		6 ²³	7 ²⁵	7 ⁴⁰
5 ²⁵	6 ¹³	6 ³⁰	7 ²⁸	8 ²⁵	10 ⁰⁵	12 ¹²		BASEL	6 ¹²	7 ³⁷	7 ⁴⁸
12 ²⁵	3 ⁰³	4 ³⁰	6 ²⁹	7 ⁰⁰	8 ¹⁵	8 ³⁵	10 ¹⁵		4 ⁰²	4 ¹⁸	6 ⁴⁶
1 ¹⁵	4 ⁵⁰	5 ²⁵	6 ⁵⁸	8 ²³	8 ⁵³	10 ²⁶	12 ¹⁴	BERN	6 ¹⁴	6 ²⁰	7 ⁰⁵
3 ⁰²	3 ¹⁰	4 ³⁰	4 ⁵⁵	6 ²⁸	7 ³⁵	8 ¹⁷	10 ⁵⁰		4 ⁰⁵	5 ⁴⁴	6 ²⁰
5 ⁰⁰	6 ⁵³	7 ⁵¹	8 ¹⁷	9 ²⁰	12 ⁰⁷	1 ³⁵		LUZERN	6 ⁰⁷	7 ¹¹	8 ¹⁰
2 ⁵³	4 ³⁵	6 ²³	7 ³⁰	7 ⁴⁷	10 ⁴⁵	12 ⁵⁸			2 ⁵⁷	4 ¹⁵	6 ⁵¹
5 ³²	8 ³⁵	8 ⁴⁷	10 ²⁴	12 ³¹	1 ⁴⁰			SOLOTHURN	6 ²²	7 ⁵⁶	11 ³³
4 ²⁹	4 ⁴⁷	6 ²⁵	7 ⁴⁵	8 ¹⁵	10 ⁴⁸				5 ⁴⁵	6 ³⁸	6 ⁴⁵
• Schnellzüge • Expresszüge • Nur an Wochentagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen • Nur an Sonntags- und Feiertagen											

Abb. 12
«LOKALFAHRTENPLAN
Gültig vom 1. Oktober
1915 bis 30. April 1916»
Auf wiederholte Forderungen von Hägendorf und dessen Nachbargemeinden erhöhten die SBB die Zahl der Zugverbindungen von Olten nach Solothurn.

dorfstrasse» (Bachstrasse) zu ihrem neuen Haus eine Druckleitung verlegen.²⁸ Es ist anzunehmen, dass das Stationsgebäude bald auch in den Genuss der neuen Wasserversorgung kam. Die Bewohner des Bahnhof – vorab die Frauen und Kinder – konnten aufatmen. Das tägliche Wasserschleppen vom 200 Meter entfernten Brunnen beim Restaurant Eisenbahn hatte ein Ende. Auch die grosse Wäsche liess sich nun bequem hinter dem Stationsgebäude waschen. Wo hatte die Frau des Stationsvorstands und jene des Stationswärters vorher waschen können? Das nächstgelegene Waschhaus stand an der Bachstrasse gegenüber der Bäckerei Vögeli.

Elektrische Beleuchtung

Seit 1906 dehnte das zehn Jahre zuvor in Betrieb genommene Elektrizitätswerk Ruppoldingen sein Absatzgebiet in das Untergäu aus, wo Trafostationen und Hausanschlüsse erstellt wurden. Die 1907 gegründete Elektra Untergäu (eug) brachte die Elektrifizierung in den Dörfern voran.²⁹ Laut Gemeindeversammlungsbeschluss führte Hägendorf 1908 die elekt-

rische Strassenbeleuchtung ein.³⁰ Die Anregung der Elektra, den hiesigen Bahnhof und dessen Umgebung mit elektrischem Licht auszustatten, kam bei den SBB nicht gut an. Sie werde die Einführung des elektrischen Stromes auf der Station Hägendorf so lange hinausschieben, bis ihr der Strom zu einem annehmbaren Preis geliefert werde. Das dauerte zwei Jahre. 1910 legten die SBB dem Gemeinderat einen Plan zur Beleuchtung des Bahnhofes vor. Die Aussenbeleuchtung sei zu spärlich, meinte der Rat und forderte eine Lampe «vor dem westlichen Garten in der Gegend der dortigen Weiche, woselbst der größte Teil der Passagiere der Arbeiterzüge ein- & aussteigen». Des Weiteren sei eine Lampe bei der Einmündung des Fussweges auf den Stationsplatz notwendig. Beiden Wünschen kamen die SBB nach und liessen je eine elektrische Glühlampe von «25 VK» (Meinte der Schreiber 25 Watt?) anbringen.³¹

Kaum war die Beleuchtung in Betrieb, stellte Posthalter Kissling fest, dass die Lampe bei der Barriere nach der Durchfahrt des letzten Zuges gelöscht wurde. Weil «das leicht zu einem Unglück führen könnte» intervenierte der Gemeinderat bei der Direktion der Bundesbahnen. Diese reagierten nicht. Zwei Jahre verflossen. Dann anbot sich der Eisenbahnwirt Edmund Schaad, seine Aussenlampe gegen die Strasse zur Beleuchtung des Dorfeingangs die ganze Nacht brennen zu lassen, sofern ihm die Gemeinde die «Osramlampen» vergüte. Der Rat willigte ohne zu zögern ein.³²

Gütertransport

Seit der Eröffnung konnte die Gäubahn sowohl mit hohen Frequenzen im Personen- als auch im Gütertransport punkten.

In Hägendorf und den Nachbardörfern existierten zwar keine nennenswerten Industrien, aber immer mehr Gewerbebetriebe und Private liessen ihr in Holzkisten, Fässern, Säcken, Körben oder Kartons verpacktes Stückgut per Bahn transportieren. Zentraler Ort des Warenumschsags war der Güterschopf, wo der Stationswärter die zum Versand angelieferten Stücke wog und den Frachtbrief ausstellte sowie ankommende Waren einlagerte, bis sie vom Kunden abgeholt wurden. Beim Beladen und Entladen der Transportgüter, sei es neben dem Gleis oder an der Schopframpe, war Muskelkraft notwendig. Bis zum Siegeszug der Transportpaletten samt Hubroller um 1945 waren Handwagen und Sackkarren die einzigen Hilfsmittel.



*Abb. 13
Körpereinsatz beim Stückguttransport.
(Symbolbild).*

Camionnage

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts verfügten nur wenige hiesige Gewerbebetriebe über eigene Zugtiere und später über geeignete Motorfahrzeuge, um ihre per Bahn angelieferten und im Bahnhofschopf abholbereiten sperrigen Güter



abzutransportieren. Diese Transportlücke zwischen Schopf und Empfänger schloss ein Camionneur. Während Jahrzehnten «fuhrwerkte» ein Bauer aus dem Dorf. In den 1950er-Jahren war es Eduard Nünlist (1926–1989), «dr Göni-Edi», der mit seinem von einem Zweiergespann gezogenen pneubereiften Bockwagen die Camionnage besorgte. Etwa ab 1968 übernahm der Stationsarbeiter Josef Zemp (1929–2013) diese Transporte. Jeweils nach seiner Frühschicht oder vor seiner Spätschicht lieferte er die Güter auf seinem dreirädrigen Pfandertraktor, später auf seinem Schilter aus.

Mit dem Ziel, den Stückguttransport effizienter und schneller zu machen, entwickelten die SBB in den 1980er-Jahren Cargo Domizil. (Die Sendungen werden beim Kunden mit LKW's abgeholt und an einer nahegelegenen Umschlagsplattform per Bahn in ein weiteres Umschlagszentrum in der Nähe des Zielorts transportiert. Die Zustellung erfolgt dann wieder mit einem LKW.³³) Nach der Inbetriebnahme der Umschlagsplattform Däniken im Jahre 1996 kam das Aus für den Güterschopf in Hägendorf und damit auch für die örtliche Camionnage.

*Abb. 14
Um 1975: Stationsarbeiter
Josef Zemp betätigte sich
in seiner arbeitsfreien Zeit
als Camionneur.*

Abb. 15
Brückenwaage beim
Gasthof Zur Eisenbahn
Ansichtskarte, um 1910.



Verladerampe

Seit etwa 1880 baute Arnold Kamber in dem über der Tüfesschlucht gelegenen Sandloch Quarzsand ab,³⁴ welcher in Giesereien als Formsand begehrt war. Dieses Material musste mit Pferdefuhrwerken zum Bahnhof Hägendorf gekarrt und dort zum Weitertransport auf Bahnwagen umgeladen werden. Durch den Bau einer Verladerampe westlich des Güterschopfs wurde das Umladen vereinfacht. Auch Vieh und Pferde konnten nun gefahrlos verladen werden.

Brückenwaage

Zur gleichen Zeit regte die Bürgergemeinde die Erstellung einer Brückenwaage bei der Station an. Das SCB-Direktorium trat darauf ein und nahm diese in das Budget 1889 auf.³⁵ Ob allerdings der Verwaltungsrat deren Bau bewilligte, ist nicht klar. War womöglich der Eisenbahnwirt der Bahn zuvorgekommen? (Vgl. Abb. 15)

Jahrzehnte später erstellten die SBB östlich des Bahnhofs eine Gleis-Brückenwaage; leere und beladene Waggons konnten

gewogen werden. Dadurch liess sich das Gewicht des Ladegutes ermitteln, so etwa von Zuckerrüben oder Kartoffeln. Zudem erlaubte die Waage, beim Verladen sehr schwerer Güter, etwa Baumstämme oder Baumaterial, die Belastungsgrenze der Güterwagenachsen im Auge zu behalten.



Abb. 16
Brückenwaage (Symbolbild).

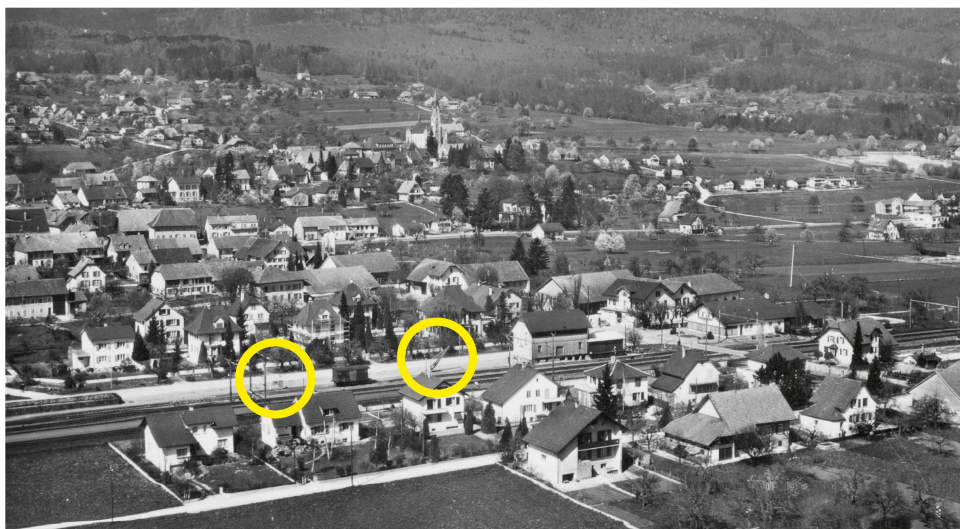


Abb. 17

Brückenwaage (Kreis links) und Schwenkkran (Kreis rechts) zwischen Gleis und Bahnhofstrasse. Luftaufnahme 1955, Ausschnitt.

Schwenkkran

Erste Forderungen an die SBB, nahe dem Gleis einen 6-Tonnen-Lastkran zu platzieren, wurden bereits 1905 laut.³⁶ Realisiert wurde dieses Vorhaben aber vermutlich erst zu Beginn des Ersten Weltkriegs im Zusammenhang mit dem Bau der Fortifikation Hauenstein.³⁷ Mit dem Schwenkkran konnten Lasten auf offene Güterwagen gehievt oder von diesen auf bereitstehende Fuhrwerke umgeladen werden. Schweisstreibend war dessen Bedienung: Mittels Handkurbeln liess sich der Kran schwenken und dessen schwerer Eisenhaken samt Last auf und ab bewegen.

Das Bahnhofquartier

Wie oben beschrieben, zeigte der Eisenbahnbau in unserem Dorf schon vor der Eröffnung der Linie Wirkung. Zusätzlich zu den sechs damals bestehenden Wirts-

häusern im 1200-Seelendorf kam ein weiteres dazu, das Restaurant Zur Eisenbahn. Aber erst mit der Fertigstellung der neuen Wasserversorgung anno 1896 wurde das Bauen in Bahnhofnähe möglich. Den Anfang machte das Restaurant Bahnhof. Es folgten erste Häuser an der später zur Ringstrasse erweiterten Erschliessung. (Vgl. Abb. 7 und 18) Innerhalb von vierzig Jahren entstand auf den zwischen Bahnweg und Bachstrasse, Ringstrasse und Bahnhofweg gelegenen Wiesen und Äckern das Bahnhofquartier.³⁸ Die Zeit der Kleinbauernhäuser ging in den 1910er-Jahren zu Ende. Es wurden mehrheitlich Einfamilienhäuser gebaut. Daneben entstanden in Bahnhofnähe auch viele Gewerbebetriebe. (Siehe Tabelle 1) Mit einiger Verzögerung schwappte der Bauboom dann auf die südlich der Bahnlinie gelegenen Breiten über.



*Abb. 18
1924: Die Überbauung
des Bahnhofquartiers
und der nördlich davon
gelegenen Hausmatten
(Hausmattstrasse)
schreitet voran.
Bildausschnitt.*

Gewerbebetriebe im Bahnhofquartier

Schreinerei	Anton Giger	Bahnweg 2/4
Mechanische Werkstatt	Gottlieb Kissling	Ringstrasse 6
Schreinerei/Zimmerei	Vital Studer & Söhne	Ringstrasse 2a
Restaurant Bahnhof	Karl Leuenberger	Ringstrasse 9
Bierdepot später Brennstoffhandlung	Brauerei Greifen Paul Gross	Ringstrasse 9a
Schmiede/Schlosserei	Ernst Hänggi	Ringstrasse 10
Malergeschäft	Hans Rudolf Rupp	Ringstrasse 11
Sattlerei später Schuhmacherei	Paul Stucki Johann Käser	Ringstrasse 12
Hutgeschäft	Alice Lauper	Ringstrasse 15
Coiffeursalon	Theodor Rötheli	Ringstrasse 20
Hemdenfabrikation	Robert Rippstein	Hausmattstrasse 9
Malergeschäft	Alois Studer	Hausmattstrasse 13
Lagerhaus	Landwirtschaftliche Genossenschaft	Bahnhofstrasse 1
Hausarztpraxis	Dr. Adolf Leuenberger	Bahnhofstrasse 2

Tabelle 1

Bahn und Post

Neben dem Personentransport hatte die Eisenbahn von der eingestellten Pferdepostlinie auch die Beförderung der Brief- und Paketpost übernommen. So stand jeden Morgen ein Briefträger am Bahnhof bereit, wenn gegen sechs Uhr der Frühzug von Olten eintraf, um die für Hägendorf bestimmten Postsäcke und Pakete auf seinen einachsigen, gelb gestrichenen Handwagen zu laden und diese ins Postbüro an der Solothurnerstrasse zu karren. In dieser Weise wurden bis Ende der Fünfzigerjahre des vorigen Jahrhunderts dreimal täglich, morgens, mittags und abends, Briefe, Pakete, Zeitungen und auch grosse Bargeldbeträge zwischen der Hauptpost in Olten und dem Postbüro Hägendorf speditiert.³⁹

Elektrifizierung

Ein grosser Schritt war die Elektrifizierung der Strecke Olten-Solothurn im Jahre 1927.⁴⁰ Der «Choli» hatte ausgedient. Dampfloks kamen jetzt nur noch beim Rangieren auf Nebengleisen zum Einsatz. Sowohl die Eisenkonstruktion der vielen Eisenbahnbrücken, als auch die tausende zur Befestigung der Oberleitung aufgestellten Stahlmasten, die Einfahrtssignale usw. waren damals nicht feuerverzinkt. Um diese vor Rost zu schützen, mussten sie gestrichen werden, immer wieder – eine eintönige aber einträgliche Arbeit. Dem Malermeister Johann Rudolf Ruppberger (1872–1930), der in Hägendorf gegenüber dem Stationsgebäude ein Wohn- und Gewerbehaus hatte erbauen lassen und 1899 dort sein Geschäft eröffnet, gelang es, Maleraufträge auf dem ganzen SBB-Schienennetz zu ergattern. Bald war aus dem Einmannbetrieb ein Geschäft mit zeitweilig an die hundert Mitarbeiter geworden.



Doppelspur und Perron

Die SBB modernisierten laufend die Bahninfrastruktur. Ein Meilenstein war der um 1950 realisierte Ausbau der Strecke Olten – Solothurn auf Doppelspur. Das wiederum erforderte an allen Bahnhöfen den Bau eines überdachten Perrons. Dieses wurde über Treppen und eine Unterführung erschlossen. Gleichzeitig ersetzte man das hölzerne Aborthäuschen durch ein gemauertes eingeschossiges Gebäude mit westseitig verlängertem Flachdach (!). Neben den öffentlichen Toiletten gab es da eine Waschküche für die beiden Dienstwohnungen im Stationsgebäude, einen Materialraum für den Stations-

Abb. 19

1950 sind das Bahnhofquartier, der Breitenweg und die Bodenmatt weitgehend überbaut.



Abb. 20

Ende des 19. Jahrhunderts liess Malermeisters Johann Rudolf Rupp gegenüber dem Bahnhof sein Wohn- und Gewerbehaus im Schweizerstil erbauen.



*Abb. 21
1953: Die Modernisierung
des Bahnhofs Högendorf
steht kurz vor der
Vollendung*

wärter und einen Kiosk. Die Bauarbeiten konnten 1953 abgeschlossen werden.⁴¹ In dieser Modernisierungsphase dürfte auch ein neues Stellwerk des Typs Integra Schalterwerk eingebaut worden sein.



*Abb. 22
1953: Das neu
erstellte Perron mit
Zugangstreppen.*



*Abb. 23
Das neue Ortsstellwerk
(Symbolbild).*

Der Bahnhof im Wandel

Da der Bahnhof Högendorf stets gut frequentiert wurde, war es naheliegend, dass die Post am Stationsgebäude einen ihrer gelben Briefkästen anbrachte. Später kam noch ein Briefmarkenautomat dazu. In Högendorf unterhielt die PTT drei Telefonkabinen, die eine stand am Kreuzplatz, die andere hinter dem Schulhaus Oberdorf und die dritte gegenüber dem Bahnhofgebäude. Während die erstgenannten schon früh aufgehoben wurden, blieb letztere bis vor einem Jahrzehnt in Betrieb.

Erst bei starker Vergrößerung der Abbildung 21 ist ein Kioskhäuschen zu erkennen. (Vgl. Abb. 24) Es verdeckt ein Fenster (Wartsaal) in der Ostwand des Stationsgebäudes. Wann es die 1934 gegründeten Kiosk AG dort platzierte, ist nicht bekannt. Sicher ist, dass seine Tage schon zum Zeitpunkt dieser Fotoaufnahme (1953) gezählt waren. Gegenüber wurde gerade, wie oben erwähnt, der WC-Neubau mit einem Kiosk an der westlichen Stirnseite fertig gestellt.



*Abb. 24
Das Kioskhäuschen ist vor einem
Fenster platziert. An der Gebäudeecke ist
der PTT-Briefkasten und die Tafel mit
Abfahrts- und Ankunftszeiten zu
erkennen. Links die beiden Lautwerke.*



Abb. 25
1973: Der Flachdachbau
mit Kiosk und Toiletten.



Abb. 26
Das Bahnhofgebäude im
Jahre 1994: Aus der
nordseitigen Eingangstüre
zu Schalter und Wartsaal
ist ein Fenster geworden.
Auf der Giebelseite
verfügte das Erdgeschoss
ursprünglich über drei
Fenster. Das mittlere ist
zugemauert und dasjenige
rechts ist zum neuen
Eingang erweitert.
Das Fachwerk des
Obergeschosses ist mit
Faserzementschindeln
verkleidet und ein
kleiner Balkon ragt aus
der Fassade.

Lange stand am Bahnhof auch eine Personenwaage, ein grosser, kastenähnlicher Apparat mit einer Plattform. Stellte man sich darauf und warf die geforderte 50 Rappen-Münze ein, spuckte die Waage nach einigem Rattern ein «Billet» aus, auf welchem das festgestellte Gewicht aufgedruckt war. Für den gleichen Betrag konnten nebenan aus einem Automaten Süssigkeiten wie Schokolade, Caramelbonbons, Kaugummi etc. bezogen werden.

Die Oberbauwerkstätte

1959 wurde die Oberbauwerkstätte Hägendorf eingeweiht. Weil die Gleisanlagen im Werkgelände und der Gleisanschluss zur Station Hägendorf nicht elektrifiziert waren, kam hier eine Dampflokomotive zum Einsatz. Diese traf jeden Morgen in der Früh mit einem angekuppelten alten Personenwagen am Bahnhof Hägendorf ein, um die per Zug angereisten Werkstattarbeiter zu ihrem zwei Kilometer

Abb. 27
 Feierabend!
 Mit Dampfkraft reisen
 die Arbeiter der
 Oberbauwerkstätte
 zurück zum Bahnhof
 Hägendorf.



Abb. 28 – Ein Schienen-
 transportzug verlässt das
 Areal der Oberbauwerk-
 stätte Hägendorf.



entfernten Arbeitsplatz im Werk zu transportieren. Tagsüber leistete die Lok Dienst beim Rangieren und nach Feierabend brachte sie die Arbeiter wieder zurück nach Hägendorf.

Nach einigen Jahren wurde der Personentransport eingestellt und Schienentraktoren lösten die Dampflokomotive ab.

Durch den Gleisanschluss der Oberbauwerkstätte (heute SBB Bahntechnik-Center) an den Bahnhof Hägendorf hat dieser bestimmt an Bedeutung gewonnen. Das mag dazu beigetragen haben, dass 1978 eine damals moderne Streckenlok des Typs Re 6/6 auf den Namen Hägendorf getauft und mit dem Hägendorfer Gemeindewappen geschmückt werden konnte. (Vgl. HJ 2011 S. 109)

Autoschlängen

Allmählich hatte man sich an die Barrieren gewöhnt – ein notwendiges Übel eben. Sie funktionierten zuverlässig; es sind keine gravierenden Unfälle bekannt. Die mittels Kurbel und Drahtseilen ab der Station Hägendorf bewegbaren Schlagbäume waren mit Warnglocken ausgestattet, welche beim Senken rhythmisch ertönten. Später übernahmen Elektromotoren das Kurbeln. Die Barrierenglocken wurden 1960 durch blinkende Rotlichter (Flex Barr) samt Signalklingeln ersetzt. Das erhöhte zwar die Sicherheit, verminderte jedoch weder den stetig wachsenden Autoverkehr zwischen Hägendorf und Kappel noch die zunehmende Zahl der Zugdurchfahrten. Die Autoschlängen vor den ewig geschlossenen Schranken wurden immer länger. Der Frust entlud sich oft in Hupkonzerten. Am 6. Dezember 1986 hatte die Qual ein Ende. Die neue Ortsverbindung mit Unterführung, die Gäustrasse, konnte eröffnet werden. Gleichzeitig wurde der Niveauübergang an der Bachstrasse geschlossen und dort innert Jahresfrist die Fussgängerunterführung gebaut.

2024 musste die «neue» Ortsverbindung umfassend saniert werden.

Takt und P + Rail

Der 1982 eingeführte Taktfahrplan hat das Bahnreisen in der Schweiz revolutioniert. Das lange Warten auf einen Anschluss war vorbei. 1997 folgte der Halbstundentakt und damit wurde der Wartsaal überflüssig. Seit 2013 verkehren auf der Jurasüdfusslinie moderne Flirt-Regionalzüge. Trotz diesen und weiteren markanten Verbesserungen beim Rollmaterial erzeugt Mehrverkehr auf den Schienen zwangsläufig mehr Lärm. Davon betroffen waren vor allem die Bewohner der beiden Dienst-



wohnungen im Stationsgebäude, im Schichtdienst arbeitende Bahnangestellte. Sie zogen aus. Ihre grossen Gärten lagen brach und wurden deshalb, wie das weitläufige Bahnareal längs den Gleisen, zu bewirtschafteten Autoabstellplätzen. So etablierte sich schleichend Park + Rail.

Bahn und Bus

Seit der Eröffnung des Lungen-sanatoriums auf dem Allerheiligenberg im Jahre 1910 verkehrte täglich eine Postkutsche von dort an die Bahnstation Hägendorf und zurück. 1921 kam erstmals ein Autobus zum Einsatz.⁴² Dieses Transportangebot wird auch heute noch allseits geschätzt. Mit der Schliessung der Höhenklinik ist das Passagieraufkommen stark gesunken. Ob diese Buslinie angesichts der gegenwärtigen Sparbemühungen des Kantons weiter betrieben werden kann, ist ungewiss. Als die Stadtomnibus AG Olten in den 1970er-Jahren ihre Buslinie Olten – Wangen nach Hägendorf erweiterte, nutzten viele bisherige Bahnkunden nun den Bus. Die SBB hatten unerwünschte Konkurrenz erhalten. Inzwischen arbeiten die beiden Transportanbieter jedoch eng zusammen. Am Bahnhof Hägendorf halten Züge und

Abb. 29

1974: Bahnübergang
Bachstrasse
Die Barrieren sind mit
Rotlichtern (Flex Barr)
ausgerüstet.



*Abb. 30
2015 wird der Schalter-
Service aufgehoben...*

Busse. Ihre Fahrpläne sind aufeinander abgestimmt, so dass die wachsenden Pendlerströme ihr Ziel mit Bahn und Bus ohne lange Wartezeiten erreichen können.

Verwaister Bahnhof

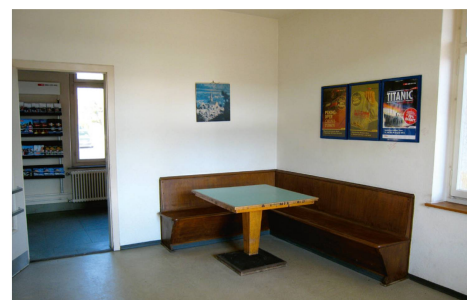
Über hundert Jahre sorgten Stationsbeamte am Bahnhof für einen reibungslosen Betrieb. Sie verkauften am Schalter Fahrkarten, berieten Kunden und gaben Fahrplanauskünfte, im dahinterliegenden Büro hatten sie viel Schriftliches zu erledigen und zwischendurch, aufgeschreckt durch ein akustisches Signal, eilten sie ins Stellwerk um die Barrieren zu bedienen, Weichen und Signale zu stellen. Zudem mussten alle eingefahrenen Regionalzüge auf dem Perron abgefertigt und alle vorbeifahrenden Schnell- und Güterzüge beobachtet werden. Die Stationsarbeiter besorgten den Güterumschlag, erledigten Reinigungs- und vielfältige Unterhaltsarbeiten im und um den Bahnhof.

Die sukzessive Verlagerung des Stückguttransports von der Schiene auf die Strasse und die Einführung des Taktfahrplans stehen am Anfang von tiefgreifenden Veränderungen im und um den Bahnhof herum:

- Der Güterschopf wird geschlossen.

- Die Toiletten werden verriegelt.
- An Stelle des Wartsaals im Stationsgebäude baut man einen kleinen gläsernen Warteraum auf dem Perron.
- 2010 schliesst der Kiosk.
- Das Ortsstellwerk Hägendorf hat ausgedient. Ab 2015 wird der Zugsverkehr an der Gäubahnlinie von der Betriebszentrale Olten (Sektor Mittelland) aus gesteuert.
- Fahrkarten müssen an einem neben dem Treppenabgang platzierten Automaten gekauft werden. (Abb. 33)

Seither arbeitet kein Stationsbeamter mehr am Bahnhof. Anzeigetafeln und Lautsprecher informieren Bahnkunden über allfällige Verspätungen oder Zugsausfälle. Kein Stationsarbeiter ist zur Stelle um beispielsweise einer Mutter mit Kinderwagen zu helfen, über die steilen Treppen zum Perron zu gelangen. Eine mobile Putzequippe reinigt periodisch den Bahnhofvorplatz und die Perronzugänge. Das uniformierte Stationspersonal gibt es nicht mehr. In den Räumlichkeiten des einstigen Wartsaals, der Schalterhalle und des Büros ist nun der K Shop Karsit untergebracht, ein Kiosk mit einem den Tankstellenshops vergleichbaren Warenangebot und ähnlichen Öffnungszeiten.



*Abb. 31 – ...und der nur mit einer
Eckbank und einem Tisch möblierte
Wartesaal geschlossen.*

Der Bahnhof Hägendorf vor dem Umbau 2023

Der Umbau des Bahnhofs war überfällig,⁴³ verlangt doch das bereits 2004 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz unter anderem den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsanlagen. Umsetzungsfrist: zwanzig Jahre!

Abb. 32

Der Wartsaal im Stationsgebäude ist durch einen verglasten Warteraum auf dem Perron ersetzt.



Abb. 33

Das Perron kann nur über Treppen erreicht werden – ein entscheidender Grund, den Bahnhof zu modernisieren.



Abb. 34

2023: Alles verriegelt.



Der Bahnhof Hägendorf nach dem Umbau 2025



Abb. 35 – Zentral platziert: Billetautomat, Fahrpläne und Informationen.

Die zwanzig Monate dauernden Umbauarbeiten am Bahnhof Hägendorf endeten im Juli 2025. Die wichtigsten Neuerungen:

- Rampen. Sie erlauben den barrierefreien Perronzugang von der Nord- wie auch von der Südseite. (Abb. 37)
- Breiteres Perron mit stufenfreiem Ein- und Ausstieg. Mehr Sicherheit, Platz und Komfort für die Bahnkundschaft.
- Öffentliche Toilette. Sie ist behinderten-tauglich ausgestattet. (Abb. 36)
- Hohe Bushaltekante. Sie gewährleistet die autonome Benutzung für Menschen mit Behinderung. (Abb. 36)



Die gesamten Bahn-Umbaukosten beliefen sich auf rund 15 Millionen Franken.⁴⁴ Der Bau des Vorplatzes und der Bushaltekante, rund 200'000 Franken, ging zu Lasten der Einwohnergemeinde Hägendorf.

*Abb. 36
Bushaltekante und Toilette sind
hindernisfrei.*



*Abb. 37
Dank Rampe barrierefrei zum Perron.*