Zeitschrift: Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein
Band: 1 (1938-1939)
Heft: 4

Artikel: Der neue Hauensteintunnel
Autor: Kamber, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-860841

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: 10.12.2025

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

Wenn der Schreibende durch seine Plauderei erreichen könnte, dass einige seiner Leser und Leserinnen das nächste Mal in Olten aussteigen und sich die Kunstsammlung ansehen, so ist ihm dies eine besondere Freude. Vielleicht geschieht es dann, dass das Martin Disteli-Museum in Olten auch etwas ausführlicher in den Bädeker zu stehen kommt — vielleicht sogar mit einem kleinen Sternchen dabei.

Dr. G. Wälchli.

Der neue Hauensteintunnel

Wir alle kennen ihn so gut, dass wir darob fast vergessen haben, dass auch ein alter Hauensteintunnel existiert, der schon im 9. Dezenium steht. Doch lassen wir für diesmal den altersgrauen Tunnel ruhn, da in unsern vielen Kalendern immer wieder von ihm erzählt wird, und wenn er einmal sein Zentenarium feiert, so tauchen ja all' die lustigen und traurigen Erinnerungen an sein Werden und Sein von neuem auf. Nein, der neue Hauensteintunnel ist ja heute in erster Linie dazu berufen, den Nord-Südverkehr zu bewältigen und Baselstadt und -Land, sowie unser Schwarzbubenland mit dem Mittelland zu verbinden.

Wohl sind es erst 22 Jahre seit der Betriebsübernahme dieses Tunnels, aber in der Ungunst der Weltlage, mitten im Weltkrieg, blieb dieses entstandene Friedenswerk damals eigentlich fast vergessen. Es ist dieser Tunnel, der diesseits und jenseits des Jura, ja sogar auf den Höhen viele neue Verdienstmöglichkeiten erschlossen hat. Der Anschluss an unsere Industriezentren wurde noch besser ermöglicht und am Ausgang der schwarzen, geheimnisvollen Tunnellöcher entstanden neue, freundliche Wohnkolonien.

Nach der Eröffnung des Simplontunnels am 1. Juni 1906 studierte die Generaldirektion der SBB die Frage einer Verbesserung der Verbindungen von Basel nach der Zentral- und Westschweiz. In Frage kam in erster Linie die Verbesserung der Hauensteinlinie durch Tieferlegung des Tunnels und Reduktion der Steigung auf maximal 10 Promille. In weiten Kreisen hat man sich zwar vielfach verwundert über den Plan dieses gewaltigen Unternehmens.

Am 1. Februar 1912 wurde mit dem Bau begonnen und am 11. Juli 1914, also kurz vor dem Ausbruch des Weltkrieges konnte schon die Durchschlagsfeier veranstaltet werden. Die verminderte Arbeiterzahl der Kriegszeit, der Schachtbau und die Ausmauerung verzögerte sich noch bis zum 2. Mai 1915. Raumarbeiten und Legen der Schienen nahm noch die zweite Hälfte des Jahres in Anspruch und am 8. Januar 1916 konnte der neue Hauensteintunnel dem Betrieb übergeben werden. Erwähnt sei noch, dass auf der offenen Strecke des neuen Tunnelgebietes die zwei neuen Stationen Tecknau und Gelterkinden entstanden. Ferner musste zur Ueberwindung des Ergolztales das Viadukt Gelterkinden geschaffen werden, mit 161 Metern Länge und 15 Gewölben. Ueber die Aare musste eine neue Eisenbahnbrücke geschlagen werden. Die Tunnelarbeit stand unter der Leitung der Tiefbau-Aktiengesellschaft Julius Berger in Berlin, welche das billigste Angebot machte und von vielen Eisenbahndirektoren und Banken die besten Zeugnisse vorweisen konnte.

Vor 80 Jahren wäre der Bau eines Basistunnels von 8 Km. Länge aus technischen und noch viel mehr aus wirtschaftlichen Gründen kaum denkbar gewesen. Ein Vergleich zwischen dem alten und neuen Tunnel zeigt recht deutlich, welch' grosse Fortschritte der Tunnelbau in dieser Zeit

gemacht hat. Erfahrungen von Jahrzehnten, neue technische Hilfsmittel und rationellere Arbeitsweise haben zu dieser gewaltigen Entwicklung den Antrieb gegeben.

Die beiden Hauensteintunnel:

	alter	neuer
Länge	m 2496	8134
Steigung	‰ 26	7,5
Baubeginn	Anno 1853	Febr. 1912
Durchschlag	Anno 1857	Juli 1914
Bauzeit des Richtstollens	Monate 50	29
Durchschn. Bauzeit für 1 km Richtstollen:	Monate 20	ca. 3½
Fertigstellung	Anno 1858	1915
Bauzeit in Jahren	etwas über 5	nicht ganz 4
Durchschn. Bauzeit für 1 km Tunnel	Jahre 2	Monate 5
Kosten per m Tunnel	Fr. 1923	Fr. 2445
Totalkosten	Fr. 4,750,000	Fr. 28,071,221

Zu den Kosten des neuen Tunnels ist zu bemerken, dass mit dieser Zahl die Rechnung nicht abgeschlossen ist und dass sich kurz nach Betriebsübergabe des Tunnels unliebsame Mängel zeigten. Nach kurzer Zeit schon machte sich von unten ein Druck geltend und die Tunnelsohle wölbte sich stellenweise bis zu 1 Meter. So war man eine Zeitlang froh, den gesamten Verkehr wieder durch den alten Tunnel führen zu können um den neuen auszubessern. Die Gesamtabrechnung betrug am Ende mehr als 40 Millionen Franken, wogegen der alte Tunnel zirka ein Neuntel dieser Summe betrug. Der Geldwert, die Arbeitslöhne und die ganze wirtschaftliche Einstellung hat sich seither aber so gründlich geändert, dass wir aus diesem Vergleich kein richtiges Urteil bilden können.

Ein bedeutendes Stück Heimat ist einst durch die Eisenbahnschiene entstellt worden. Heute hat sich unser Auge so stark daran gewöhnt, dass wir beim Anblick des Schienenstranges kaum mehr einen Schönheitsfehler im Naturbild entdecken. Und der unheimliche Tunnel kann höchstens noch den lieben Kleinen etwelchen Schrekken einjagen, unsere Generation hat sich mit ihm abgefunden, als wäre schon der Urahn hindurchgefahren. Und dennoch, lieber Leser, dreh' einmal das Rad der Zeit um 30, 50 oder gar 100 Jahre zurück und denk dabei an den Schienenstrang von Olten über Tecknau nach Basel und du wirst feststellen, wie blutjung eigentlich dieser Verkehrsweg noch ist.

Max Kamber.

Am Obe

Der Obe chunnt mit syne Schatte,
Mys Tagwärch isch verby
I ghöre lüte über d'Matte,
's wird 's Obeglöggli sy.
My Blick goht gägem Himmel zue:
I dank dr, Gott, für hüt isch's gnue.

Und langsam faht's um mi a stille.
Kei Vogel ghört me meh.
's sell wyter goh mit neuem Wille,
Wenn i dr Morge gseh.
Guet Nacht! Vergässet Weh und Chlag,
Au morn erwachet üs e Tag!

Beat Jäggi aus «Hagröseli».

Das Cliché Benedikt Fontana von Martin Disteli
ist von der Neuen Zürcher Zeitung leihweise erworben worden.

Der Abonnementspreis für 1 Jahr beträgt 5 Fr.
Verlag: „Für die Heimat", E. Jeltsch, Lehrer, Breitenbach. Postcheckkonto V 14343 Basel.
Redaktion: E. Wiggli, Solothurn.