

**Zeitschrift:** Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde  
**Band:** 51 (1989)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Vom ehemaligen Projekt einer Schafmattbahn  
**Autor:** Hasler, Kurt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-862501>

#### **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:** 22.01.2026

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



Die Schafmatt vom Wallmattberg (südwestlich von Rohr) aus gesehen mit der steilen Südrampe an der Dürrhalden.

## Vom ehemaligen Projekt einer Schafmattbahn

Von Kurt Hasler

Der Kampf um die Streckenführung der Eisenbahnen hat die Gemüter — gleichermaßen wie heute im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» — auch in früheren Zeiten erregt, beispielsweise um die Jahrhundertwende, als für die schnellere Zufahrt von Basel zum Gotthard zwei Projekte, der Hauenstein-Basistunnel und die Schafmattbahn, gegeneinander ausgespielt wurden. Der folgende Beitrag möchte das längst vergessene Projekt einer Schafmattbahn in Erinnerung rufen und aufzeigen, welche Chancen ihm damals eingeräumt wurden.

Im Jahre 1850 beauftragte der Bundesrat die englischen Ingenieure Stephenson und Swinburne, ein Gutachten «über die Hauptrichtungen auszuarbeiten, in welchen auf die für die Interessen der Schweiz vorteilhafteste

Weise Eisenbahnen erstellt werden sollen.» Die beiden Experten hoben in ihrem Bericht, der die Grundlage zu einem zweckmässigen Eisenbahnnetz darstellte, «die Verbindung von Basel mit der Aarelinie über den Jura oder dem Rhein entlang» hervor und bezeichneten den *Unteren Hauenstein für diese Nord-Süd-Achse als den geeignetesten Übergang*. Für ihre Überlegungen mag die jahrhundertealte Passstrasse mit ihrem regen Verkehr — sie war der wichtigste Nordzugang zum Gotthard — auch für den Bau einer Bahn richtungweisend gewesen zu sein. Immerhin empfahlen Stephenson und Swinburne, wenn auch mehr am Rande, eine Verbindung Basel–Aarau. Daraus ist es begreiflich, dass Stimmen aus dem Aargau verlangten, *die Schafmattrichtung solle ebenfalls geprüft werden*.

Im Kampfe der Interessen unterlag schliesslich der Vorschlag einer Schafmattlinie. Mit dem Durchstich des Hauensteintunnels zwischen Trimbach und Läufelfingen wurde schon 1853 begonnen. Der Hauenstein war damals der grösste Bahntunnel der Schweiz und galt geradezu als ein Wunder der Technik.

Als nach der Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges die Gotthardbahn ihrer Verwirklichung entgegenging, setzte sofort die Diskussion über eine Verkürzung der Zufahrtlinien ein. Das Projekt Sissach-Aarau mit Untertunnelung der Schafmatt schien nun gute Chancen zu haben, konnte aber auch diesmal nicht ausgeführt werden, weil die Bözbergbahn und die aargauische Südbahn (Aarau-Rotkreuz) als vordringliche Aufgaben in Angriff genommen wurden, wobei die Südbahn bei den Befürwortern der Achse Basel-Aarau-Gotthard bereits als Fortsetzung der nunmehr noch zurückgestellten Schafmattlinie galt.

Einige Jahre später griff der Aarauer Ingenieur *Olivier Zschokke* für den Fall der Verstaatlichung der Eisenbahnen die Idee einer Schafmattbahn als kürzeste und direkteste Verbindung des grossen Eingangstores Basel mit dem Gotthard und Italien wieder auf. Am 1. Juli 1882 wurde der Betrieb auf der Strecke Luzern-Mailand eröffnet. Der Transitverkehr wuchs stark an, und es dauerte nicht lange, bis die ersten Artikel in der Presse zu lesen waren, welche auf eine Verbesserung der Hauensteinlinie mit ihren grossen Steigungen oder einen neuen Jura-Durchstich abzielten.

Im Jahre 1888 legte *Zschokke* ein Schafmattbahnprojekt vor. Dieses umfasste, unter Annahme möglichst gleicher Tunnellänge, zwei in alle Details ausgearbeitete Varianten (siehe Plan):

1. Sissach – Gelterkinden – Rothenfluh – Schafmatt – Obererlinsbach – Aarau. Länge 23,886 km, Steigungsmaximum 12‰.
2. Sissach – Gelterkinden – Tecknau – Schafmatt – Stüsslingen – Aarau. Länge 23,366 km, Steigungsmaximum 15‰.

*Zschokke* selbst entschied sich, nachdem er die technischen Eigenschaften der beiden Lösungen sorgfältig gegeneinander abgewogen hatte, für die *Linienführung Sissach – Gelterkinden – Rothenfluh – Schafmatt – Obererlinsbach – Aarau*. Dieses Projekt, für welches im Jahre 1892 eine Konzession erteilt wurde, sah die Anlage eines eigentlichen «Schafmatt-Bahnhofes» auf dem Plateau des rechten Birsufers zwischen Basel und Muttenz vor, der dem direkten Güter- und Personenverkehr von Frankreich, Deutschland und der Schweiz nach Italien dienen sollte. Bis Sissach war die Schafmattbahn als neue Parallellinie zur Centralbahn gedacht. Dann führte sie mit der erwähnten Steigung von 12‰ durch das Ergolztal über Gelterkinden – Ormalingen – Rothenfluh bis in die Nähe von Oltingen, wo der Nordeingang des 5,5 km langen Tunnels vorgesehen war und die Bahn zugleich den Kulminationspunkt mit rund 500 m ü. M. erreichte. Bei Obererlinsbach sollte der Tunnel wieder ausmünden. Das Trassee übersetzte dann, immer im Gefälle von 12‰, die Aare und die bestehende Linie Olten–Aarau. Schliesslich bog es vor dem Aarauer Tunnel in diese Route ein.

Von wesentlicher Bedeutung war zweifelsohne die *Abkürzung von rund 22 km*, welche die Schafmattbahn von Basel über Aarau-Rotkreuz zum Gotthard gegenüber der Linie Basel – Olten – Luzern – Rotkreuz – Gotthard erzielt hätte. Einige Jahre später, nämlich 1897, als die Strecke Luzern-Immensee erschlossen war, reduzierte sich die-

se Abkürzung allerdings auf 15 km. zieht man noch die Bözberglinie Basel – Brugg – Rotkreuz – Gotthard in Vergleich, so ergibt sich folgendes Bild:

1. Basel – Schafmatt – Gotthard – Bellinzona 251 km
2. Basel – Bözberg – Gotthard – Bellinzona 261 km
3. Basel – Hauenstein – Gotthard – Bellinzona 273 km bzw. 266 km

Überraschenderweise steht die Hauensteinlinie – sie wurde beim späteren Bau des Basistunnels nur um 111 m kürzer – erst an dritter Stelle.

Ingenieur Zschokke schloss seinen Bericht über das Schafmattbahnprojekt mit folgenden Worten:

«Die Schafmattbahn wird nicht heute und nicht morgen erbaut werden, aber sie wird erbaut werden, wenn sich in denjenigen Kreisen, welchen es übertragen ist, den Betrieb der internationalen Transitlinie Deutschland-Italien zu leiten und dessen Interessen zu überwachen, die Überzeugung befestigt hat, dass die gegenwärtigen Verkehrsmittel dem gewaltig sich mehrenden Handelsaustausch der nord- und südeuropäischen Völker nicht mehr genügen und neue Konkurrenzen entstehen. Zufolge der bestehenden Erfahrungen nähert sich dieser Zeitpunkt mit unausweichlicher Notwendigkeit immer mehr und mehr.»

Tatsächlich trat dieser Zeitpunkt sehr bald ein! Das Schweizer Volk hiess am 20. Februar 1898 mit grosser Mehrheit die Erwerbung und den Betrieb der schweizerischen Hauptbahnen auf Rechnung des Bundes gut. Obschon die regionalen Eisenbahninteressen weiterhin stark in den Vordergrund traten, durfte nun doch damit gerechnet werden, dass in Zukunft die Entwicklung des Hauptliniennetzes nach einheitlichen Gesichtspunkten vor sich gehen sollte.

Am 1. Juni 1906 erfolgte die Eröffnung des Simplontunnels; die Arbeiten für den Durchstich des Lötschbergs hatten ebenfalls begonnen. Im Dezember des gleichen Jahres wurde im Verwaltungsrat der Bundesbahnen erstmals von einer *Verbesserung der Hauensteinlinie durch Tieferlegung des Tunnels* gesprochen. Natürlich war diese Idee im damaligen Zeitpunkt keineswegs neu; sie hatte schon längst, wenn auch wenig beachtet, den Weg in die Öffentlichkeit gefunden. *Da die Bundesbahnen eine Lösung anstrebten, welche dem Verkehr nach der Zentral- und Westschweiz dienen sollte, kamen auch weitere Jura-Durchstiche, wie die Wasserfallenbahn (Liestal – Reigoldswil – Balsthal – Oensingen) und die Kellenbergbahn (Liestal – Waldenburg – Balsthal – Oensingen) in Frage.*

Jetzt aber wurden die Befürworter der Schafmattbahn wieder auf den Plan gerufen. Der Grosse Rat des Kantons Aargau nahm das Projekt Zschokke von neuem auf. Zwei Kernsätze aus dem Protokoll seiner Sitzung vom 2. Juli 1907 halten fest: «Die Wasserfallenbahn und die Schafmattbahn schliessen einander nicht aus. Jene ist die idealste Zufahrtslinie von Basel zum Simplon, diese die kürzeste und zweckmässigste Verbindung von Basel zum Gotthard.»

Mit Nachdruck setzten sich die Bundesbahnen aber für eine Streckenführung ein, welche beide Aufgaben übernehmen konnte, und gaben deshalb dem «*Projekt der Mitte*», nämlich einem Hauenstein-Basistunnel den Vorzug, schliesslich auch, weil auf das Fremdenzentrum Luzern Rücksicht zu nehmen war.

Die Schafmattlinie wurde überdies durch eine andere in Aussicht genommene Korrektur der Gotthardzufahrt gefährdet: Die Gotthardbahn, deren Verwaltung Sitz in Lu-



Hauenstein-Basistunnel oder Schafmattbahn? — Um die Jahrhundertwende wurden zwei Projekte für die schnellere Zufahrt von Basel nach dem Gotthard gegeneinander ausgespielt.

zern hatte und die erst 1909 von den Bundesbahnen übernommen wurde, befasste sich zu verschiedenen Malen mit dem Projekt, die Abkürzung am linken Ufer des Vierwaldstättersees, von Luzern über Stans nach Altdorf, zu bewerkstelligen. Diese Strecke wäre ungefähr 40 km lang geworden und hätte gegenüber der Route Luzern – Immensee – Goldau – Brunnen – Altdorf (55 km) zufälligerweise die gleiche Verminderung von 15 km wie die Schafmattlinie erzielt. Dass speziell Nidwalden daran interessiert war, versteht sich von selbst. Schon Zschokke hatte Kenntnis von diesem Plan einer

linksufrigen Seebahn gehabt und sich mit folgender Begründung für seinen eigenen Vorschlag zu rechtfertigen gesucht:

«Die wohlfeilste und zugleich ausgiebigste Korrektur der mittelschweizerischen Gotthardzufahrtslinie ist, auch mit Bezug auf Erstellungskosten, im Jura und nicht am Vierwaldstättersee vorzunehmen.»

Im September 1909 legte die Generaldirektion der Bundesbahnen ihren Entwurf zur Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel vor, und das Projekt wurde vom Verwaltungsrat genehmigt.

Nun blieb der Aargau noch der einzige Verfechter einer Schafmattbahn. Auf einer von 13 interessierten Kantonen beschickten Konferenz in Luzern, welche die Tieferlegung der Hauensteinlinie zum Gegenstand hatte, erklärten 12 Stände ihre Zustimmung zum Hauenstein-Projekt. Der Vertreter des Kantons Aargau stellte mit verständlicher Resignation fest:

«Man hat uns lange in Eisenbahnsachen vernachlässigt, und man wird nun nicht im Ernste von uns verlangen können, dass wir ohne weiteres für den Ausbau einer Linie eintreten, die bei uns vorbeifährt.»

Die Würfel waren gefallen! Die Transitoroute für den Nord–Süd-Verkehr sollte weiterhin von Basel über Olten–Luzern zum Gotthard führen. Für die neue Hauensteinlinie lagen, wie bei Zschokkes Projektierung der Schafmattbahn, zwei Varianten vor:

1. Einstieg von Sissach aus ins Homburgertal mit Tunnel von 8,766 km Länge ab Station Sommerau. (Da keine Angaben über diese Streckenführung zur Verfügung standen, konnte diese Variante auf dem Plan nicht eingetragen werden.)
2. Einstieg von Gelterkinden aus ins Eibachtal mit Tunnel von 8,134 km Länge ab Station Tecknau.

Es waren drei Gründe, die den Entscheid zugunsten der Variante über Gelterkinden herbeiführten:

- die geringere Steigung auf der Nordrampe
- der um rund 600 m kürzere Tunnel
- die Möglichkeit, innerhalb einer Distanz von 4 km von der neuen Linie 13 Ortschaften mit damals 7500 Einwohnern an den Bahnverkehr anzuschliessen.

Übrigens besteht eine auffällige Analogie zwischen den beiden Schafmattprojekten des Ingenieurs Zschokke und den zwei Trassee-Vorschlägen am Hauenstein, indem jeweils derjenigen Variante der Vorzug gegeben wurde, die auf der Nordrampe im Tal der Ergolz weiter nach Osten ausholte, und dadurch eine geringere Steigung, also nahezu Flachlandverhältnisse, erzielte.

Von den beiden Bergstrecken der Gotthardlinie zwischen Basel und Bellinzona wurde vor etwas mehr als 70 Jahren, nämlich 1916, diejenige im Jura durch einen Basisstunnel korrigiert. *Nun steht die SBB vor einer gleichen Aufgabe in den Alpen!*

#### *Quellen und Literatur:*

Schafmattbahn-Akten im Staatsarchiv Aarau  
Wiesmann E., Der Bau des Hauenstein-Basistunnels Basel–Olten. Berlin und Bern 1917  
Wiesli Urs: 100 Jahre Eisenbahnstadt Olten. Olten 1956.

Gesellschaft  
Raurachischer Geschichtsfreunde

10. September 1989  
Herbsttagung in Biel / Benken