



Wangen: Gleiche Leistung, neuer Name

Die Chlausenzunft hat von der Gemeinde die Winterhilfe übernommen und in «Lichtblick» umgetauft. Die erste Aktion beginnt Ende September. **Seite 24**

Schönenwerd: In Energiesparen investieren

Energiesparinvestitionen lohnen sich heute sehr. Am entsprechenden Anlass im Casino wurde aufgezeigt, wie man dies am besten angehen kann. **Seite 25**

Wolfwil: Jugendraum ist auf gutem Weg

Der Gemeinderat hat für das akute Platzproblem eine Lösung gefunden. Bei temporären Räumungen kommt das Mobiliar beim Fasnachtskomitee unter. **Seite 26**



NOSTALGIE Die Haltestelle Sonnrain (Bild) wurde 1960 zum Bahnübergang Marenstrasse verlegt. zvg



DAMPFLOK HEUTE Diese Lok (mit Öl beheizt) ist ab Samstag zwischen Olten und Sissach unterwegs. zvg

Am Hauenstein wird Dampf gemacht

Während 16 Tagen verkehrt die Dampflokomotive im Rahmen eines Pilotprojekts – in Zukunft vielleicht auch mit Bio-Gas

Vom 26. September bis am 11. Oktober kommen Bahnfreunde, aber auch Naturfreaks, Romantiker, Abenteurer oder unternehmungslustige Familien auf ihre Kosten. Während 16 Tagen finden Dampffahrten auf der Bahnstrecke Sissach–Olten und retour umrahmt von einem bunten Programm statt. Wenn der Betrieb gut läuft, plant die Modern Steam am Hauenstein GmbH, künftig mit einer Biogas-Lok den Betrieb weiterzuführen.

NORA BADER

Unter dem Slogan «Dampf am Hauenstein» verkehrt ein Dampfzug 16 Tage auf der Strecke Olten–Sissach. Entstanden ist die Idee bei der Modern Steam am Hauenstein GmbH. Ziel der Aktion ist es, die Region touristisch aufzuwerten und nachhaltigen wirtschaftlichen Nutzen für das Homburgertal, das Obere Baselbiet und die Region Olten zu erzielen. «Wir möchten erreichen, dass die Züge auf dieser Strecke nicht nur zu den Stosszeiten gefüllt sind, sondern auch beispielsweise von Tagesausflüglern vermehrt genutzt werden», so Uwe Fiedler von der Modern Steam am Hauenstein GmbH.

Eine Projektgruppe der Hochschule Winterthur nahm sich auf Auftrag der Sache an und kam zum Schluss, dass «in volkswirtschaftlicher Hinsicht ein Dampf- oder Biogasbetrieb durchaus sinnvoll erscheint», auch wenn die Bevölkerung dem Ganzen eher kritisch gegenüberstehe, wie Umfragen zeigten. Das endgültige Urteil über allfälligen Dampf- oder Biogas-Betrieb wird möglicherweise das Baseltier Volk in einer Volksabstimmung fällen.

Uwe Fiedler steht dem Projekt optimistisch gegenüber und belegt: «Im Rahmen des Hauensteinjubiläums letztes Jahr konnten wir 3000 Dampfbahn-



BEREIT FÜR DIE GÄSTE Markus Hilfiker, Culterra Tours (links), und Uwe Fiedler, Modern Steam am Hauenstein GmbH, vor dem Rümliinger Viadukt. HR. AESCHBACHER

tickets verkaufen – obwohl die elektrischen Züge gratis fahren.» Möglich ist der Pilotbetrieb des Projekts «Dampf am Hauenstein» übrigens dank einem Beitrag aus dem Lotteriefonds des Kantons Baselland.

Jeden Tag besteht während der Zeit vom 26. September bis am 11. Oktober viermal die Möglichkeit, auf einer Dampffahrt dabei zu sein. Der Dampfzug führt 1- und 2-Klass-Wagen; die Fenster können geöffnet werden. Die Fensterplätze sind im Voraus reservierbar.

Erstmals besteht auf der alten Hauensteinstrecke die Möglichkeit, sich in einem Speisewagen zu verpflegen. Serviert wird dort vormittags Frühstück, tagsüber ein Mittagmenü oder ein Business-Lunch und auf der Rückfahrt nachmittags Kaffee und Kuchen. Am Wochenende steht dieser Wagen abends dann in Sissach, wo es «Candle-Light-Dinners» gibt. Wer ganz vorne in der Dampflokomotive mitfahren möchte, kann auch das auf Buchung tun.

Exkursionswanderungen

Im Rahmen der «DampfTage» bestehen neben den Dampffahrten verschiedene Möglichkeiten, die Region «ä» am Hauenstein zu erkunden.

Markus Hilfiker, der gemeinsam mit Lebenspartnerin Regula Waldner vom eigenen Unternehmen Culterra Tours aus kulturgeografische Wande-

rungen anbietet, weiss viel über die Region zu berichten. «Der Viadukt in Rümliingen ist der älteste Eisenbahnviadukt in der Schweiz. Er wurde innerhalb von 17 Monaten in den Jahren 1855 bis 1856 gebaut», berichtet er. Hier bei diesem Viadukt geht denn auch die geführte Wanderung im Rahmen der Dampffahrten vorbei. Hilfiker weiss praktisch alles über die Geheimnisse rund ums Läuferfingerli zu berichten ...

Die Exkursion startet jeweils um 9.55 Uhr in Sissach und endet in Olten um 15.30 Uhr. Ab dort ist die Rückfahrt nach Sissach mit der Dampfbahn möglich (separates Billett). Unterwegs besteht das Angebot, sich an einem Buffet mit loka-

len Spezialitäten auf einem Biobauernhof zu stärken. Während der Wanderung sind kürzere Bahnfahrten (2. Klasse) im Preis inbegriffen. Die reine Wanderzeit beträgt etwa drei Stunden.

Ebenfalls zeigt das Kino Palace in Sissach während dieser Tage Spielfilme «mit Dampf». Und: Der Zug legt in Buckten jeweils einen Halt ein, damit Familien das Tipi-Dorf – von Eventline aufgestellt – besuchen können. Dort (in der Nähe des Hofes «Horn») kann man im Tipi schlafen auf Stroh, Konzerte besuchen, Modellflugzeuge basteln oder jonglieren lernen und vieles mehr.

Dampflokomotive bald Alltag?

Gelingt es, während des Pilotbetriebs die Dampflokomotive zu füllen, spekuliert die Modern Steam am Hauenstein GmbH über den Bau einer Dampflokomotive, die mit lokalen erneuerbaren Energien fährt. Diese würde gemäss Fiedler «null CO₂ ausstossen und wäre weder von Öl noch von Strom abhängig.» Im günstigsten Fall käme diese Lok – die gleichzeitig wie ein Parallelprojekt in Holland von der Modern Steam am Hauenstein GmbH realisiert werden könnte – 2012 zum Einsatz und würde pro Stück 4,5 Millionen Franken kosten. «Der Dampfbetrieb wäre nicht teurer als der Elektrobetrieb», hält die Studie fest. Bestellt würden die Loks bei der Dampflokomotive- und Maschinenfabrik DLM in Winterthur. Ob es jemals so weit kommt, wird sich in den nächsten Tagen herausstellen. In diesen wird auf der Läuferfingerli-Linie noch mit dem altbekannten «Dampf» gefahren ...

Exkursionen geführt von Culterra Tours finden statt am Sonntag, 27. September, Mittwoch, 30. September, und am Sonntag, 11. Oktober. Die Wanderung

BAHNLEHRPFAD IN TRIMBACH

Letztes Jahr wurde im Rahmen des 150-jährigen Bestehens der Hauensteinlinie in Trimbach ein Bahnlehrpfad eröffnet. Die Idee hatte der Trimbacher Karl Zimmermann, der sich um einen Wanderweg entlang des Bahntrassees des «Läuferfingerlis» von der Rankwog bis zum Südportal des Hauensteintunnels bemühte. Der Verschönerungs- und Verkehrsverein Trimbach nahm dieses Ansinnen auf und nach entsprechenden Verhandlungen mit den SBB und den Gemeindebehörden sowie der finanziellen Unterstützung zahlreicher Sponsoren konnte das Projekt mit dem Spatenstich am 9. April 2005 in die Tat umgesetzt werden. Für die Realisierung zeichnete die Seniorengruppe des Verschönerungs- und Verkehrsvereins Trimbach verantwortlich, welche in vielen Arbeitsstunden den Bau des zwei Kilometer langen Wanderwegs – welcher zwischendurch wegen des SBB-Gleisbaus unterbrochen werden musste – sprichwörtlich «in die Hände» nahm. Schliesslich fand sich auch das Geld, um entlang dieses Wegs 10 Tafeln zu installieren, welche die Geschichte und Gegebenheiten des Tunnelbaus zwischen Trimbach und Läuferfingen vermitteln. (OTR)

kostet pro Person 105 Franken inkl. Mittagessen und Dampffahrt, Kinder jünger als Jahrgang 1996 bezahlen 38 Franken. Buchungen von Rahmenprogrammanlässen sowie Bahnfahrten können per Mail unter tickets@modern-steam-hauenstein.ch vorgenommen werden (Wanderungen jeweils drei Tage im voraus) Alle Aktivitäten finden auch bei Schlechtwetter statt. Mehr Infos zu Dampffahrten und Rahmenprogrammen unter www.modern-steam-hauenstein.ch. Mehr Infos zur Exkursion unter Tel. 079 595 63 15 bzw. per mail an culterra_tours@gmx.ch

DAMPFFAHRTEN

Die Dampflokomotive halten in Buckten und Läuferfingen. In Sissach starten sie um 10.18 und 14.18 Uhr, in Olten um 11.43 und 15.43 Uhr. Eine einfache Fahrt kostet 20, eine Retourfahrt 35 Franken (2. Klasse). Am Wochenende besteht zusätzlich das Angebot von Abendfahrten, Sissach ab um 18.18 Uhr im Candle-Light-Dinner-Speisewagen. Keine Ermässigungen auf Halbtax-Abo, GA, FVP und andere Ausweise.

Bau des Hauensteintunnels kostete 63 Menschenleben

Der Bau des Scheiteltunnels von 2495 Metern Länge in den Jahren 1853 bis 1858 durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) war eine grosse Herausforderung, denn noch nie zuvor war in der Schweiz bis dahin ein ganzes Gebirge durchbohrt worden. Am 28. Mai 1857 geschah es: Am Mittag blies den Schmieden ein ungewöhnlich starker Luftzug die Lampen aus. Im Schacht waren die mit einer dicken Russchicht überzogenen Stützbalken und Bretter in Brand geraten. Ein Teil der Arbeiter konnte sich vor dem Einsturz der brennenden Sparren und Bretter retten. Gewaltige Erdmassen polterten in den Tunnel und schnitten 52 Arbeitern den Rückweg ab. Um den Brand zu löschen, leitete man von oben den Inhalt eines ganzen Weihers in den Schacht. Daraufhin wollte man versuchen, vom Tunnel her einen Durchgang durch den

Schuttkegel zu graben. Als man aber den vom Wasser ganz lehmigen Schuttkegel anbohrte, traten aus diesem gewaltige Mengen giftiger Kohlenoxidgase aus. Nach einiger Zeit wurde der Rettungsversuch abgebrochen; 11 Retter starben durch Vergiftung, und gegen 500 Männer wurden besinnungslos aus dem Tunnel getragen. Mit verschiedenen Mitteln wurde daraufhin versucht, eine bessere Luftzirkulation herbeizuführen. Am achten Tag nach dem Unglück gelang es endlich, einen Durchbruch zu machen. Im Tunnel hinter der Barrikade fand man alle 52 Eingeschlossenen tot vor. Wie es schien, waren sie schon am ersten Tag nach dem Unglück infolge der Gase gestorben. Das Unglück kostete insgesamt 63 Arbeiter das Leben. (MGT)

Mehr darüber in: Urs Ramseier, «150 Jahre Eisenbahn», Trimbach 2007