

MEIN H-IEI-
MATDORF VOR
FELINEZIG JAH-
REN MIT DEM
KAPITEL
TRANSPORT-
LIND VER-
KE-HIRE MIT-
TEL

Die Sissach-Gelterkinden-Bahn

Die Eröffnungsfeier

Am 16. Mai 1891 wurde das „Gelterkindenli“ feierlich dem Betrieb übergeben. Ganz Sissach, Böckten und Gelterkinden stand auf den Beinen. Vor drei Uhr nachmittags, stand auf dem Platz vor dem Centralbahn-Stationsgebäude in Sissach, das mit Kränzen und Blumen überdeckte Zuglein. An der Elanseite trug die Lokomotive eine bekannte Tafel mit der Inschrift:

Ich puste, rauch' und pfeife nicht
Und fahr doch leicht davon!

Wie denn? — Das weiss ich selber nicht;
Frag' d' Herrn von Oerlikon!

Das „Rütscherli“, wie die Lokomotive vom Volk genannt wurde, besass auf dem Dach statt einer Pfeife, eine weit hin bimmelnde Signalglocke, die vom Führer mit der Hand zu betätigen war. Um drei Uhr setzte sich der lange Zug in Bewegung. An jeder Haltestelle, an der das Zuglein hielt, wurde es von jubelnden Leuten empfangen. Nach etwa zwei Stunden nach der Abfahrt in Sissach, fuhr das Bähnchen im Gelterkinder Bahnhof ein. Bekränzt stand das neue Stationsgebäude da. Es trug folgende Inschrift:

Was lange währt, wird endlich gut,
Kann man mit Recht hier sagen;
Doch wenn's sich nicht rentieren tut,
So geht's ihm an den Kragen!

Langsam ging die Eröffnungsfeier dem Ende zu. Nach sechs Uhr abends führte das Bähnchen die Gäste wieder heimwärts. Am 17. Mai fuhr dann das Bähnchen schar planmäßig das Engstal hinauf und hinunter.

Allgemeines

Die S.G.B. wurde am 16. Mai 1891 eröffnet. Am 7. Januar 1916 musste sie der S.B.B. Platz machen. 24 Jahre 7 Monate und 22, Tage diente die S.G.B. der Bevölkerung. Es war eine kleine Bahn, die Lissach mit Gelterkinden verband. Unterwegs überquerte sie drei grössere Brücken. Ihre Bahnhöfe waren nicht sehr gross und waren ungenügend für den Güterverkehr, der aus- und einging.



Bahnhofgebäude Gelterkinden

Es war die erste Überlandbahn, neben der Trambahn Vevey - Montreux - Chillon die in der Schweiz elektrifiziert war.

Die Stromversorgung der Bahn

Die Bahn fuhr mit 500 Volt Gleichstrom. Eine eigene Turbine befand sich am Homburgerbach (heute Maschinenfabrik P. von Ma A.G.) Ein Schacht, der gleich neben der Turbine stand, diente den Lokomotiven und Wagen als Depot.

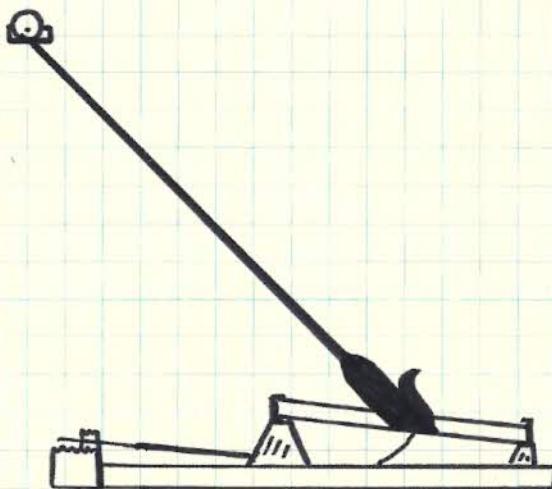
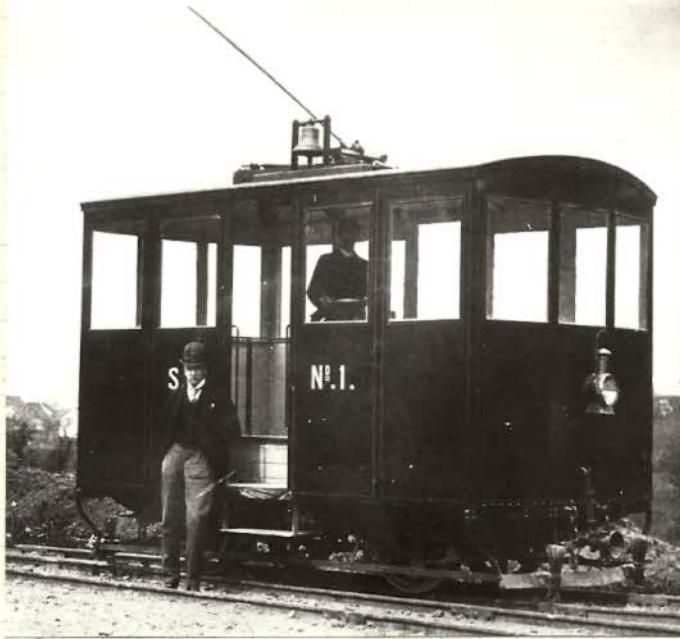
Das Depot und das Turbinenhaus sahen folgendermassen aus:



Wenn im Herbst die Wasserführung der beiden Bäche Ergolz und Homburgerbach zurückging, hörte es mit der Stromversorgung. Der Triebwagen, (Betriebsnummer 1 sein Stundenmittel betrug 15 - 19 km), der von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert worden war, blieb oft auf steileren Streckenabschnitten, wegen Strommangel stehen. Die Beizirksschüler mussten dann den Reisenden und dem Zugpersonal schieben helfen. Während des Winters, wenn kein Strom vorhanden war, wurde der Betrieb mit einer alten Dampflokomotive,

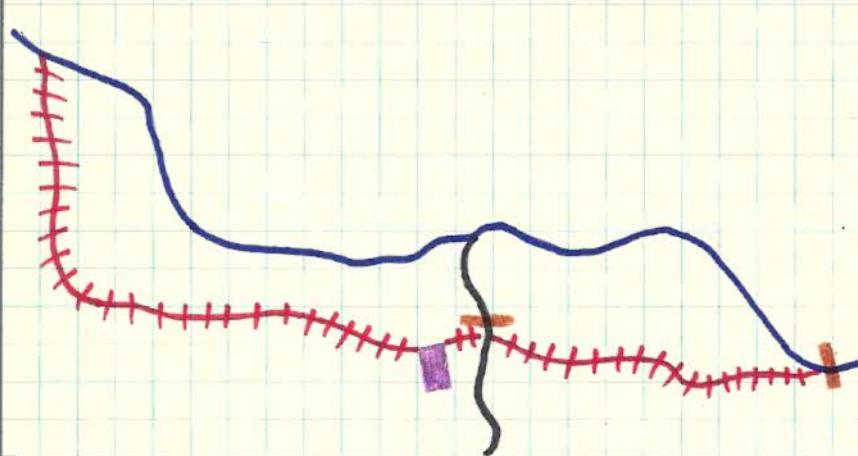
die den Namen „Chohli“ trug, notdürftig aufrechtzuhalten. 1893 wurde dann endlich aus der Maschinenfabrik Heilbronn eine leistungsfähigere Tenderlok (Betriebsnummer 2) geliefert. Die neue Maschine absolvierte von dieser Zeit an regelmäßig den Winterbetrieb. Sie wies aller schweizerischen Lokomotiven den kleinsten Raddurchmesser, nämlich nur 680 mm, auf. Später folgte eine zweite Lokomotive dieser Art (Betriebsnummer 3), die auch im Winter und an stromarmen Tagen fahren musste. Weil die Stromversorgung nicht immer klappte und im Winter sonieso mit Dampf gefahren wurde, wurden nur $\frac{1}{3}$ des Jahres mit Strom, dafür $\frac{2}{3}$ mit Dampf fuhschien. Im Winter wurde manchmal auch der Schlitten gebraucht. Später hielten sich Dampf- und elektrischer Betrieb etwa die Waage. Der elektrische Betrieb hatte den Nachteil, dass er vom Wasser und somit vom Strom abhängig war. Den Strom lieferte, wie schon gesagt, ein kleines Turbinenhaus (P. von Ax A.G.). Im Homburgerbach und in der Ergaly wurde ein Wehr errichtet. Von dort kam das Wasser durch einen Kanal zur Turbine, stürzte auf das Wasserrad, welches mit einem Dynamo gekoppelt war und so den benötigten Strom erzeugte. Der Stromabnehmer des Triebwagens nahm ihn dann aus der Oberleitung und speiste seine beiden Motoren.

Der Bügel, der Triebwagen und seine beiden Motoren:



Der Bügel musste bei jedem Halt in Lissach oder Gellertlinden gekehrt werden. Das geschah folgendermassen: Ein Seil, das am Bügel befestigt war, konnte man hinunterziehen, dann musste der Lokführer um den Triebwagen gehen und den Bügel wieder am Oberleitungsdräht befestigen.

Der Lauf des Kanals:



- █ Ergatz
- █ Hamburgerbach
- █ Kanal
- █ Turbinenhaus
- █ Wehr

Wenn dann das Wasser knapp wurde, konnte die Turbine nicht mehr den nötigen Strom erzeugen und die beiden Motoren (je 25 PS) im Triebwagen blieben stehen. In solchen Zeiten und im Winter, musste dann eine Dampflokomotive eingesetzt werden und so kam es, dass $\frac{2}{3}$ des Jahres mit Dampf gefahren wurde. Dadurch wurden auch die Kosten für Kohle und Wasser immer höher und konnten von den Unternehmen fast nicht mehr getragen werden.

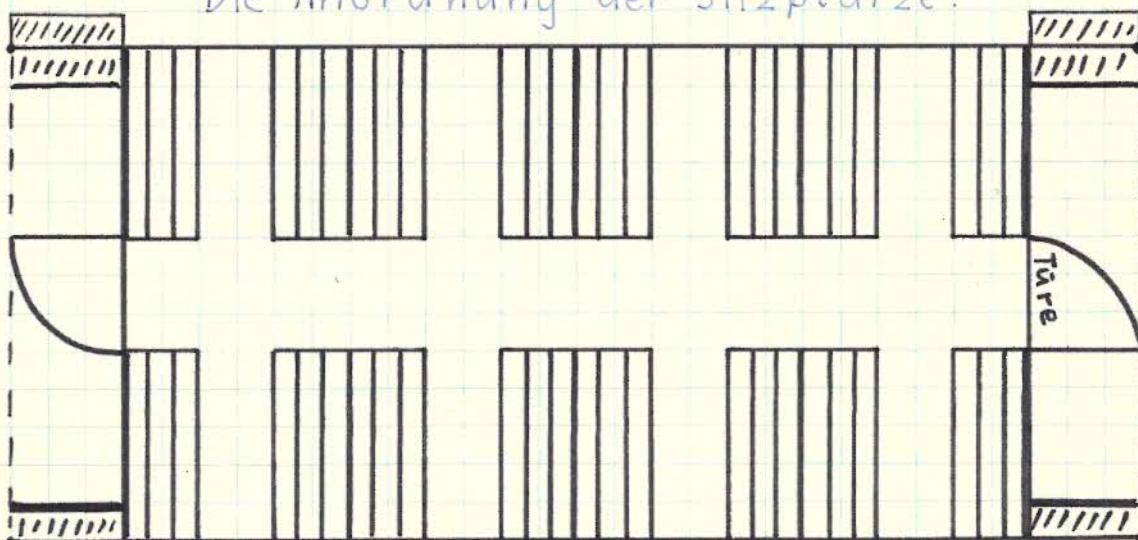
Gründe, warum die Lokomotiven soviel Wasser und Kohle brauchten:

1. Auf die kurze Distanz von 3 148 m wies die Strecke eine Steigung von 15 %o auf.
 2. Besonders im Winter rutschten die Lokomotiven viel auf den nassen Schienen.
 3. Weil die Betriebsstrecke nur kurz war, kamen Lokomotiven nie richtig in Fahrt. Kaum waren sie von einer Station abgefahren, mussten sie nach drei Minuten Fahrt wieder abbremsen.
 4. Fast bei jeder Abfahrt im Winter rutschten die Räder durch, und die Lokomotiven kamen nicht mehr vom Fleck.
- Das sind alles Gründe, warum die Dampflokomotiven soviel Wasser und Kohle brauchten.

Die Wagen und Lokomotiven der S.G.B.

Die S.G.B. besass drei Lokomotiven (zwei Dampf und eine elektrische), vier Personenwagen (ein solcher Wagen hatte ein Gewicht von vier Tonnen), einen kombinierten Gepäckwagen (Gepäckwagen und Personenwagen zusammen) und vier Güterwagen. Sie fuhr meist mit zwei Personenwagen und dem kombinierten Gepäckwagen und manchmal noch mit einem oder zwei Güterwagen. Die Breite der Lokomotiven und aller Wagen betrug ca. zwei Meter. Die Personenwagen und der Gepäckwagen hatten eine Länge von sechs Meter, die Lokomotiven vier Meter und Güterwagen von fünf Meter. Ein Personenwagen bot für ca. 32. Leute Platz.

Die Anordnung der Sitzplätze:



Die vier Güterwagen (zwei gedeckt für Korn, Mehl u.s.w. zwei ungedeckt für Zement, Holz u.s.w.) und der Postwagen vermochten den ungemein regen Güterverkehr (Zement, Mehl u.s.w.) nur höchst ungenügend zu bewältigen, obwohl im Laufe der Jahre die Zahl der Züge von acht auf zwölf anstieg. Das Umladen in Lissach war auch höchst umständlich und darum zogen Milch- und

Bischofsleute die Strasse vor.

Das Zugspersonal

Das Zugspersonal bestand aus zwei Lokführern Herr Essam und Herr Buser (Herr Buser steuerte die Dampf - Herr Essam die elektrische Lokomotive. Aber es beherrschten beide den elektrischen - wie den Dampfbetrieb) (Krankheit) aus drei Biletsteuern Herr Behe, Herr Speiser und Herr Graf (der den Übertnamen „Graf“ trug und auch der bekannteste Eisenbahner unter dem Volk war) einem Heizer Herr Wibel und zwei Schalterbeamten. (Name unbekannt) Weil das Personal es mit dem Fahrplan nicht so genau nahm, zog es sich den Beinamen „die Glünggi Buebe zu. Auf ihren Mützen prangte in metallenen Lettern die Initialen der Bahngesellschaft S.G.B.

Die Fahrkarten

In Gelterkinden, Böcklen (Schalter im Restaurant Hirschen) und in Lissach hatte es einen Schalter, an denen man die Fahrkarten beziehen konnte.

Die Preise der Fahrkarten waren folgende:

Ganze Strecke (Gelterkinden-Lissach
oder umgekehrt)

II. Kl. III. Kl.

40 Rp. 25 Rp.

Hin- und Rückfahrt auf der ganzen Strecke

60 " 40 "

halbe Strecke (Gelterkinden oder Lissach-

Böcklen oder umgekehrt)

20 " 15 "

halbe Strecke, Hin- und Rückfahrt

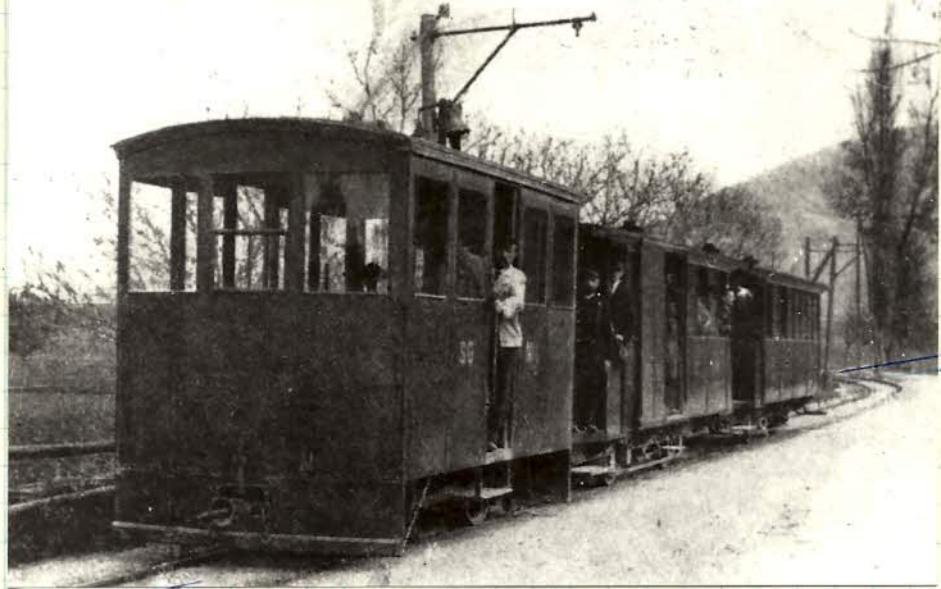
20 " 15 "

30 " 20 "

Daneben gab es Kilometerabannemente, Schülerabannemente und Kollektivermässigungen. Wegen der schlechten finanziellen Lage der Bahngesellschaft, wurden im Jahre 1908 die Fahrsätze um ca. fünf Rappen erhöht. Im Jahre 1906 wurden über 150'000 Fahrkarten gelöst. Indessen verdiente die Bahngesellschaft ca. 60'000 Franken nur an den Fahrkarten. Es blieb aber selten etwas von diesem Geld übrig, denn man brauchte es für Lohnauszahlungen, Reparaturen der Gleise u.s.w.

Die Gleisführung -

Das Gleise hatte eine Länge von 314,8 Meter. Der Schienenabstand betrug hundert cm. Der kleinste Kurvenradius betrug im allgemeinen achtzig Meter, nur in zwei kleineren Krümmungen bloss sechzig Meter. Die Bahn begann beim Centralbahnhof Sissach, führte geradeaus zur Kreuzmatt, überquerte auf eigener Brücke den Hamburgerbach



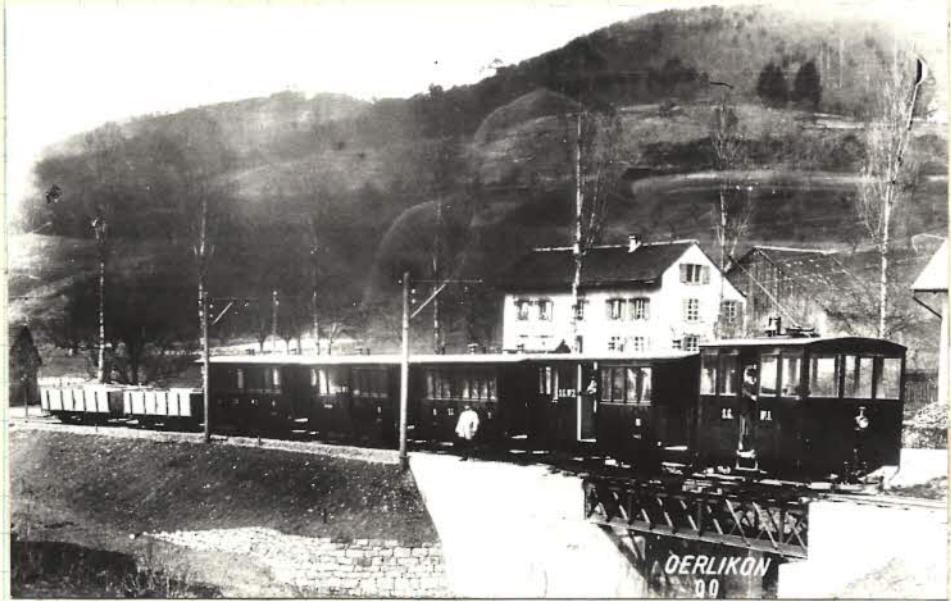
Homburgerbrücke mit Zug

folgte von da weg der Kantonsstrasse nach Böckten,
(Haltestelle beim Hirschen)



Haltestelle Böckten

folgte von da weg der Kantonsstrasse bis Anfangs
Gelkerkinden, überquerte dann auf eigener Brücke das
Rickenbächlein



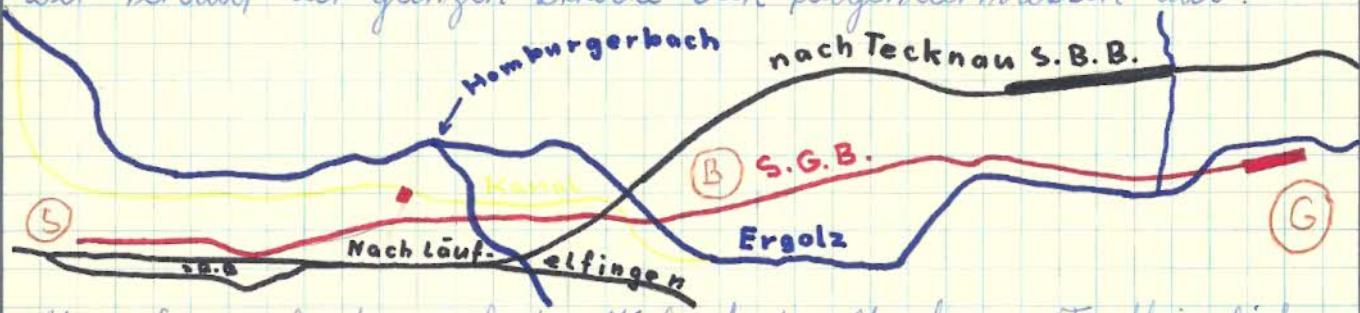
Rickenbachbrücke mit Zug

und Engolz und endete hinter dem Bahnhofgebäude Gelterkinden. Heute Bahnhofstrasse 15.



Stationsgebäude Gelterkinden

Der Verlauf der ganzen Strecke sah folgendermassen aus:



Man kann heute noch den Verlauf der Strecke am Traktair links und rechts der Kantonsschasse und an den Widerlagern der Brücken erk.

Das Ende

Vor dem Jahr 1908 war das Bähnchen nie richtig rentabel. Es gab selten einen Betriebsüberschuss und wenn es einen gab, dann war er nicht gross. Erst nach einer gründlichen Sanierung im Jahre 1908 brachte das Bähnchen gute Einnahmen. Doch es war schon fast zu spät, denn mit dem Bau der neuen Hauensteinlinie war sein Schicksal besiegelt. Die Bahngesellschaft prüfte zwar eingehend die Frage, ob ihr Unternehmen, als Tram ausgebaut und vielleicht bis nach Omalingen oder wenigstens bis ins Innendorf Gekettenden verlängert, weiter seine Dienste leisten könnte. Doch man merkte bald, dass die Umbaukosten zu hoch gewesen waren. Man hätte auch die Fahrpreise erheblich absenken müssen, weil die S.B.B. viel kleinere Fahrpreise hatte, als die S.G.B. Man kam dann zum Schluss, dass die ganze Sache viel zu teuer werde, und dass es dem Unternehmen nur schulden aufladen fäte. Die S.B.B. versprach der S.G.B., wenn sie den Betrieb an der Eröffnungsfeier der neuen Hauensteinlinie einstellen, einen Geldbetrag von 20'000 Franken. Am 8. Januar war die Eröffnungsfeier der neuen Hauensteinlinie angesetzt. Der 7. Januar sollte also der Todestag der S.G.B. sein.

- Gründe, warum die S.G.B. abgebrachen wurde:

Man versuchte die alte, unvirtschaftliche Hauensteinlinie, (26,3 % Steigung) durch eine wirtschaftlichere Linie zu ersetzen. Nach vielen Unstimmigkeiten und Streitereien

beschloss der Bundesrat von den vielen Vorschlägen, die Linie Sissach-Gelterkinden-Olten zu erbauen lassen. Sie wurde am 31. Januar 1912 in Umgang genommen und wurde am 8. Januar 1916 dem Verkehr übergeben. Sissach besaß ja schon einen Anschluss an die S.B.B. (alte Thunerseelinie nach Olten). Durch den Bau der Linie Sissach-Gelterkinden-Olten bekam es einen zweiten der eben über Gelterkinden nach Olten führt. Durch diese Linie hatte ja Gelterkinden jetzt einen Anschluss an die S.B.B. und brauchte keinen Anschlusszug mehr. Das war der Grund warum die S.G.B. überflüssig und eben abgebranzen wurde.

Am 7. Januar führte dann das Bähnchen zum letzten Mal durchs Engtal.



Letzte Fahrt der Sissach-Gelterkinden-Bahn
Um Vorderseite der Lokomotive stand folgendes Gedicht:

Heute fahre ich zum letzten Mal
Durchs wunderschöne Ergolztal!

Ich habe meine Pflicht getan
Und mache Platz der Bundesbahn

Adée, Ihr lieben Aktionär!

jetzt gibt's keine Dividenden mehr!

Ihr denkt gewiss mit vollem Weh

Noch lange an die S.G.B.

Gross war die Anzahl der Leute, die an diesem grauen
Januartag die Strasse säumten und dem Bähnchen die
letzte Ehre erweisen wollten.

Am darauffolgenden Tag schnaufte eine stärkere Lokomotive
mit einem längeren Zug das Ergolztal hinauf. Die Wagen waren
mit fröhlichen Menschen beladen. Sie bestaunten das
grasse Werk, den Tunnel und die schöne Strecke, die auf
mächtigen Viadukten mitten durch das Dorf Gelterkinden
führt. Das Neue war Trumpf und verdiente Beachtung; an
das alte vergangene Bähnchen dachte niemand mehr.

Einige Tage nach der Einstellung der Bahn erschienen ein paar Arbeiter auf der ehemaligen Bahnlinie
und lingen an, unter gruben Hammerschlägen und wuchtigen Pickelhieben, die Schienen zu entfernen. Die elektrische
Leitung entfernte die Bahngesellschaft schon im Spätsommer 1915. Wegen den herrschenden Kriegsverhältnissen
konnte sie das Kupfer sehr teuer verkaufen, nämlich
für 10'454 Franken. Grasse Summen flossen aus Ver-

Kaufspreisen für Dynamos, Lokomotiven, übriges Rollmaterial, Brücken und Schienen. Mit dem von der S. B. B. geleisteten Beitrag von 20'000 Franken und einschliesslich dem Betriebsüberschuss von ca. 25'000 Franken gab das in allem 130'169 Franken.

Von allem was der Bahn gehört hatte, blieben die Wiedelager der drei grösseren Brücken, das Turbinenhaus (heute Garagen) und das Stationsgebäude Gelterkinden übrig.



Stationsgebäude Gelterkinden heute

Weil das Bahnhofgebäude nicht mehr an der Stelle bleiben konnte wo es früher war, verlegte man es an den unteren Rand des „Nachtigallenwäldeli“. Herr Nyffenegger kaufte es dann und baute es zu einer kleinen Wohnung aus. Heute bewohnen immer noch der Sohn und die Tochter Herr Nyffenegggers das ehemalige Stationsgebäude Gelterkinden.

Wir bezogen unsere Informationen aus folgenden Büchern:

Heimatkunde von Gelterkinden

" " Baselland

Verkehrshaus der Schweiz Luzern

unsere Eisenbahnwagen

} beide von Kantonsh. Liestal

dann von:

den Grossmüttern und Grossvätern von Thomas und Jürg und unseren Eltern.

Die Photos machte der Grossvater von Jürg

- Die Arbeit und die Quellenangaben sind sgt und gewissenhaft
- Nur holt ihr das Thema natürlich eingeschränkt
- Schönere Darstellung wäre schön und passend...

Fleissig und reell!

30.3.23

