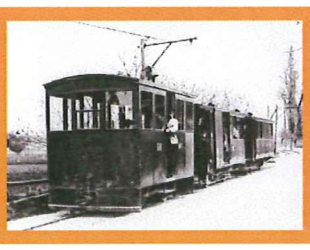
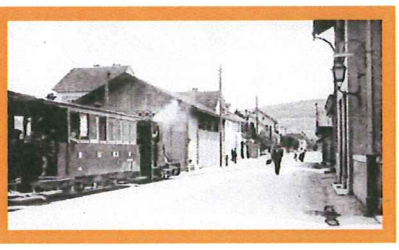
Der Bau der Hauenstein-Basislinie vor 100 Jahren





Sissach-Gelterkinden-Bahn: Nostalgie pur

Sissach/Böckten/Gelterkinden | Kleinbahn wird Opfer der Neubaustrecke (Teil 23)

Ein trauriges Kapitel der Bahngeschichte: Mit dem Bau der Basislinie waren die Tage der so geliebten Kleinbahn gezählt. Das 20. Jahrhundert wurde zu modern für das «Rutscherli».

Heinz Spinnler

Was im Jahr 1891 begann, endete nach 25 Jahren Betriebszeit nicht zuletzt, weil die Technologie nicht mehr zeitgemäss war. Nur grosse Investitionen in die Bahninfrastruktur hätten ein Weiterführen der Kleinbahn ermöglicht. Die letzten Jahre des Bahnbetriebes bescherten der Bahngesellschaft aber noch die besten Betriebsumsätze, dies wegen des regen Verkehrs während dem Bau der neuen Hauensteinbahn.

Die Kleinbahn war also direkt betroffen vom neuen Bauprojekt.

Mutige Bahnpioniere

Begonnen hat es mit der Idee im Jahr 1872, eine Art Strassenbahn von Sissach nach Gelterkinden zu planen, damit auch das obere Baselbiet einen direkten Anschluss an die Bahnverbindungen in Sissach hatte. 1874 konnte man dafür sogar Gründungsaktien kaufen. 16 Jahre später war die Idee umgesetzt. Besonders spektakulär war der geplante elektrische Betrieb einer Bahn in der damaligen Zeit. Elektrizitätswerke gab es noch keine, woher sollte der nötige Betriebsstrom kommen?

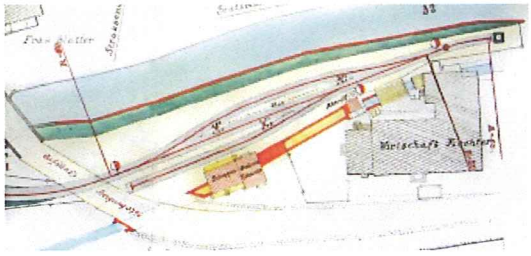
Eigenes Kraftwerk in Sissach

Dafür baute man in Sissach ein kleines Kraftwerk (ehemaliges Von-Arx-Gebäude). Das Wasser wurde in einem hölzernen Kanal von Böckten der Bahnstrecke und Strasse entlang zum Turbinenhaus geleitet. Ob auch Wasser vom Homburgerbach eingeleitet wurde, ist bis heute nicht endgültig bestätigt.

Der Kanal mündete ins Turbinenhaus und das Wasser stürzte 3 Meter in die Tiefe, in die Turbine, wo der Generator bei ausreichender Wassermenge den nötigen Strom produzierte. Das Restwasser floss hinter dem Haus in Richtung Mühlekanal, dem «Dygli», welches in Sissach die Mühle mit Wasser versorgte.

Wenig Wasser – kein Strom

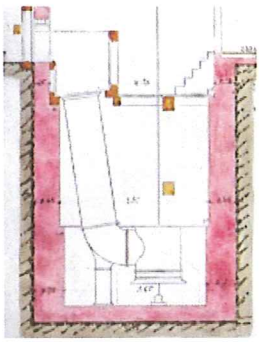
Während den Sommermonaten, aber auch in der kalten Jahreszeit, lieferte das Kleinkraftwerk oft zu wenig Strom für den Betrieb der Bahn. Dieser Umstand machte sich schon im ersten Betriebsjahr bemerkbar; anfänglich setzte man eine Dampflok, welche beim Bau der Bahn im Dienst stand, für den regulären Bahnbetrieb ein. Diese Lok erwies sich aber auf Dauer zu schwach für die Bahn.



Plan Bahnhof Gelterkinden der SG. Unter dem Bahnhof verlief ein Mühlekanal für den Betrieb einer Sägerei im «Zelgwasser». Staatsarchiv Basel-Landschaft

Der Winter 1892/93 war für die Bahn ein ganz besonders ungünstiger: Die Turbinenanlage war eingefroren und die einzige Dampflok defekt. Während 4 Tagen musste der Verkehr mit Schlitten bewerkstelligt werden!

Depotgebäude in Sissach, rechts im Bild ist das Turbinenhaus, links die Dampfloks Nr. 2 und 3. Foto aufgenommen kurz vor oder nach Betriebseinstellung der Bahn, die Fahrleitungen sind bereits demontiert. Bild Ortssammlung Gelterkinden



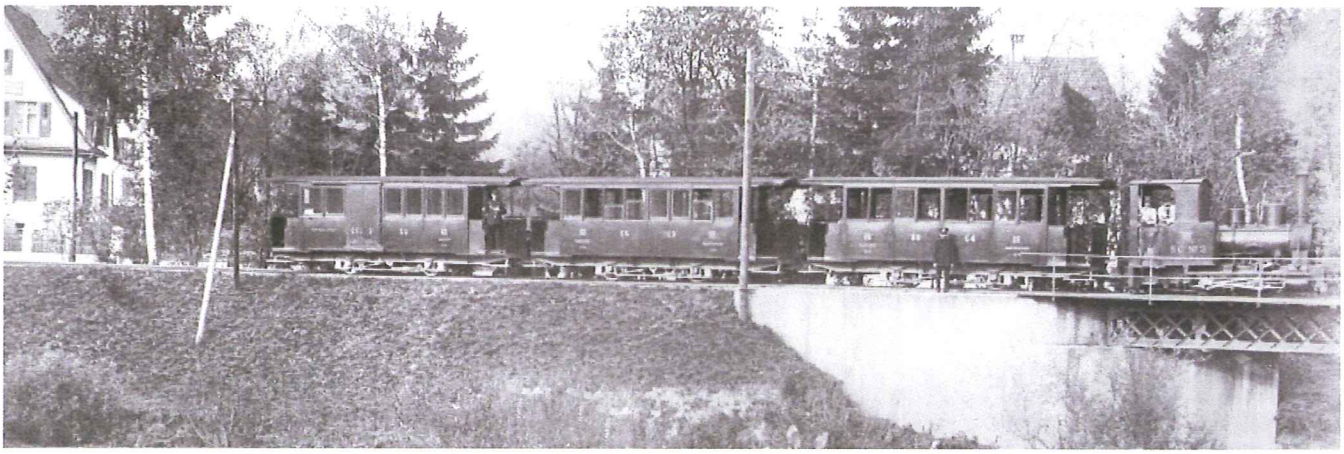
Zeichnung der Turbine, das einfliessende Wasser stürzte ca. 3 Meter in die Tiefe und erzeugte im Generator den Strom. Zeichnung Staatsarchiv Basel-Landschaft

STATISTISCHES

Betrieb von Mai 1891 bis Januar 1916

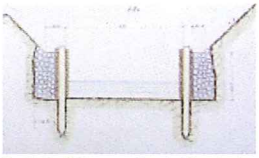
Streckenlänge:	3,1 km
Strassenstrecken:	2,5 km
Spurweite:	1000 mm
Grösste Neigung:	15 Promille
Anzahl Weichen:	10 Handweichen
Stromsystem:	Gleichstrom
Spannung:	550 Volt
Personalbestand:	8 Angestellte
Lokomotiven:	1 Elektrolok, 2 Dampfloks
Wagenpark:	2 Personenwagen, 2 Personen-/Gepäckwagen, 2 Güterwagen
Bremssystem:	Handbremse
Anstrich Fahrzeuge:	grün (nicht belegt)

Bahnhof der Sissach-Gelterkinden-Bahn in Gelterkinden (von links): Güterwagen mit Verdeck, Aborthäuschen, Stationsgebäude/Güterschuppen, offener Güterwagen, Handweiche mit Petroleum-Signallampe. Rechts im Hintergrund die Bandfabrik Seiler & Co., links das ehemalige Restaurant Bahnhof. Nach einer Postkarte von 1900. Bild Archiv Heinz Spinnler



Dampfzug mit drei Personenwagen, letzter Wagen mit Gepäckabteil, bei der Einfahrt auf die Station Gelterkinden (beim Roseneck). Aufnahme 1915. Bild Ortssammlung Gelterkinden

Also bestellte man im Jahr 1893 eine Dampflokomotive, welche im Oktober ihren Dienst aufnahm. 1898 wurde eine weitere Kleinlokomotive, die Nr. 3, in Betrieb genommen. So ganz vermochte die neue Energiequelle Strom noch nicht zu überzeugen. Erst nach 1900 wären die Chancen besser gewesen für den Betrieb mit Elektrizität, als die ersten Rheinkraftwerke gebaut wurden (Augst-Wyhlen 1912).



Profil des hölzernen Ergolz-Kanals, der das Wasser von Böckten nach Sissach leitete. Staatsarchiv Basel-Landschaft

Im Jahr 1910 waren aber die Tage der Bahn gezählt, als bekannt wurde, dass die SG ihren Betrieb bei Eröffnung der neuen Basislinie der SBB einstellen müsse. Zwar hat man sich noch lange Zeit für die Bahn starkgemacht (1914 findet sich noch ein Bittschreiben), aber in Liestal und Bern wurde anders entschieden.

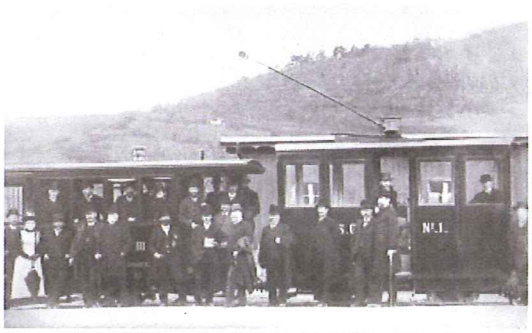
Keine Drehscheibe, Güterstation

Da die Bahn für den elektrischen Betrieb gebaut wurde, waren keine Drehscheiben für die Dampfloks vorgesehen. Deshalb fuhren die Dampfzüge talabwärts mit dem Führerstand voraus.

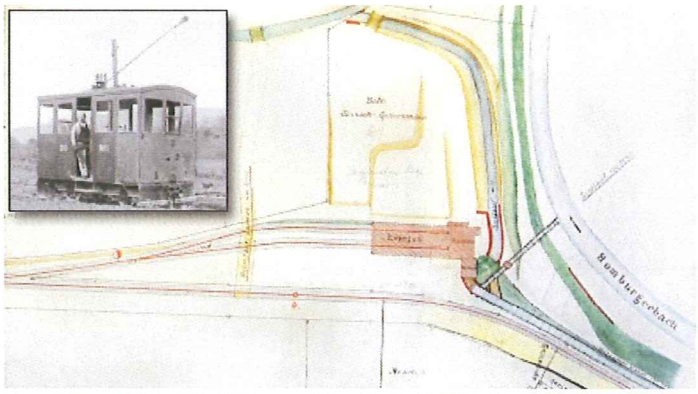
In Sissach gab es eine Güterstation im Bereich der heutigen Migros, diese hatte ein Umladegeleise zur Centralbahn. Beim Depotgebäude (bei Kilometer 1 ab Sissach) befand sich eine Lokremise und das bereits beschriebene Turbinenhaus. Der Plan links unten zeigt die geografischen Verhältnisse beim Depot.

In der nächsten Folge werden wir uns nochmals mit der Kleinbahn beschäftigen.

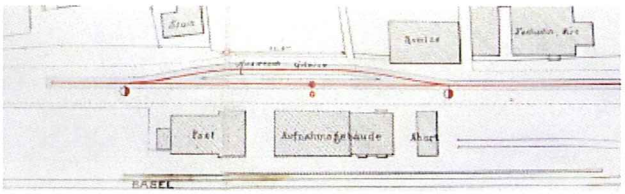
Wird fortgesetzt.



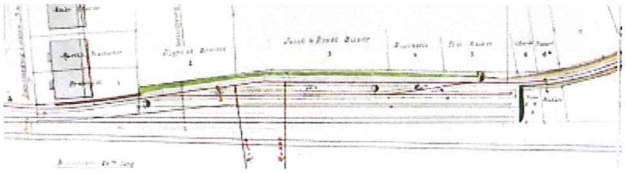
Gruppenbild der Aktionäre bei der Probefahrt im Frühjahr 1891, aufgenommen beim Depot Sissach. Bild Archiv Heinz Spinnler



Plan vom Depotgebäude mit Turbinenhaus und Kanal der Ergolz, Rücklauf in den Mühlekanal (Dygli).



Plan Bahnhof Sissach mit den Geleisen der SG vor dem Stationsgebäude.



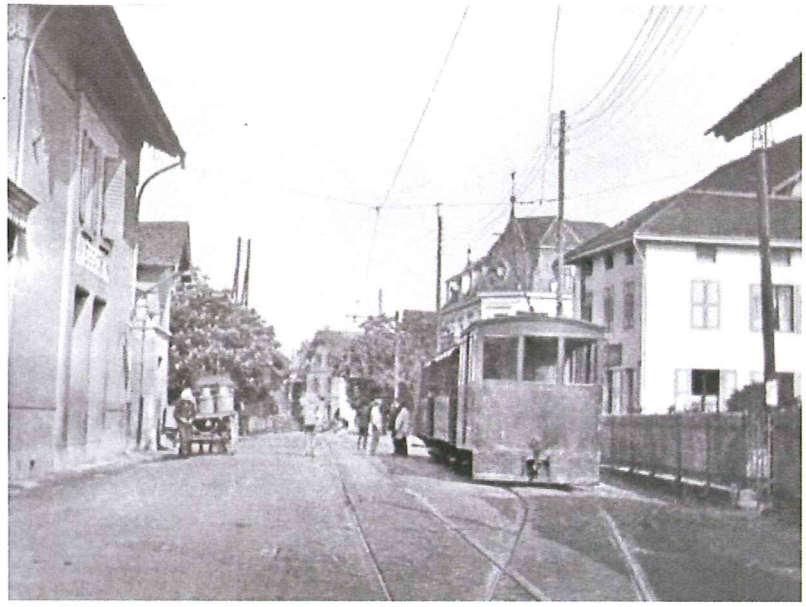
Plan der Güterstation in Sissach im Bereich der Migros. Pläne Staatsarchiv Basel-Landschaft, Liestal

Gründungs-Aktie der SG aus dem Jahr 1874.

Billett der SG.

Etikette für Fahrpoststück.

Aktie: Staatsarchiv Basel-Landschaft
Billett: Ortssammlung Gelterkinden
Etikette: Archiv Heinz Spinnler



Bahnhofplatz Sissach mit bereitstehendem Zug der SG mit der Elektrolok. Interessant zu sehen auf dem Bild, wie die Fahrleitungen über die Strasse gespannt waren. Die «Elektrizität» war überall sichtbar. Um 1915. Bild Archiv Heinz Spinnler