

Hintergrundtext zum Posten e1:

Sommerau

Brennpunkt der Bahngeschichte

Die allererste Eisenbahnverbindung, die die Region Basel mit dem Mittelland verband, führte durchs Homburgertal. Am 15. April 1857 fuhr der erste Zug von Sissach nach Läfelfingen. Nachdem am 1. Mai 1858 der Hauenstein-Scheiteltunnel zwischen Läfelfingen und Trimbach eröffnet worden war – mit 2'496 km Länge damals der längste Tunnel Europas! – gab es dann einen durchgehenden Zugsverkehr bis Olten. Bis 1916 war der Bahnhof Sommerau der einzige Bahnhof zwischen Sissach und Läfelfingen an der alten Hauenstein-Linie Basel-Läfelfingen-Olten (-Luzern-Gotthard-Chiasso) der Schweizerischen Centralbahn Gesellschaft S.C.B.

Während dieser Zeit war die Station Sommerau sehr wichtig für den Personenverkehr, aber auch als Umschlagplatz für Post und Güter. So befand sich ein Postbüro im Stationsgebäude, die Pferde-Post Sommerau-Häfelfingen-Zeglingen startete hier, und es gab eine Verladestation für bis zu 120 Kannen Milch pro Tag für die Stadt Basel und für Futtermittel. Die Sommerau war auch die Zwischenstation für das Wasserfassen der Dampflokotiven: Beim Bahnhof befanden sich zwei Wasserkranne.

Als im Januar 1916 die Neubaustrecke Sissach-Gelterkinden-Tecknau-Olten mit dem Hauenstein Basistunnel





eröffnet wurde – die heutige Hauptlinie – wurde die alte Hauensteinlinie durchs Homburgertal zur Nebenstrecke degradiert.

Ursprünglich zweispurig gebaut, erfolgte 1938 der Rückbau auf Einspurbetrieb mit der Verlegung des Gleises in die Trasseemitte. Bis 1953 wurde die Strecke noch voll mit Dampflokomotiven befahren, meist mit der legendären Eb 3/5 „Habersack“. Für schwere Züge wurden bis 1916 Vorspann- und Schiebeloks eingesetzt. Dies geschah besonders nach der Eröffnung der Gotthardlinie im Jahr 1882. Seit 1953 erfolgt elektrische Traktion vorwiegend für den lokalen Personenverkehr („Läufelfingerli“).

Nach erfolgter Modernisierung der Zugsicherungsanlagen durch den Einbau neuer Streckenblocks wird die Strecke heute von der Regio S-Bahn S9 Sissach-Läufelfingen-Olten und als Entlastungsrouten oder bei Umleitungen von Zügen des Personen-Fernverkehrs befahren. Wegen der Steigungen

(22 Promille auf der Nord- bzw. 26 Promille auf der Südrampe) ist die Strecke nicht für schwere Güterzüge geeignet.

Das „Läufelfingerli“ war in den vergangenen Jahren immer wieder vom Sparhammer der Baslerbieter Regierung bedroht. Zuletzt konnte die Schliessung der Linie für den Lokalverkehr im November 2017 abgewendet werden, als die Bevölkerung sich an der Urne fürs Läufelfingerli aussprach – mit im Homburgertal zum Teil rekordhoher Stimmbeteiligung und einem wuchtigen Nein von bis zu 99 Prozent gegen die Sparmassnahmen.

Text geschrieben 2005 von Ueli Pfister, überarbeitet und aktualisiert 2020 von Barbara Saladin

Bildlegenden:

Bild 1: Der Bahnhof Sommerau am 27. August 1902.

Bild 2: Dieselbe Ansicht über 100 Jahre später.

Bild 3: Weil sich die Baslerbieter Bevölkerung sich in einer Volksabstimmung im November 2017 klar fürs Läufelfingerli ausgesprochen hat, ist der Bahnhof Sommerau noch immer in Betrieb.

Copyright Fotos: G. N. Nussbaum, Basel; Archiv Heinz Spinnler, Tecknau (1). Johann Schneider, Rünenberg (2, 3).