

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Arbeitsgemeinschaft für Natur- und
Heimatschutz Sissach (AGNHS)

Text- und Bildredaktion, Gestaltung:
Daniel Schmutz

Titelbild:
Rheinfelderbrücke

Druck:
Schaub Medien AG, Sissach

Auflage:
40

Kopierrechte:
AGNHS

AGNHS 2009

<u>EINLEITUNG</u>	4
VORGEHEN DATENSUCHE	4
HISTORISCHE KARTEN UND PLÄNE	5
<u>GEMEINDEBRÜCKEN</u>	10
ALLMENDBRÜCKE	11
SA GIBRÜCKE	14
SCHLIFFBRÜCKE	18
FUSSGÄNGERSTEG KIRCHGASSE, GROBEBRÜGGLI	21
EIDGENOSSENBRÜCKE, HEINIMA-BRUGG	24
FELSENSTRASSEBRÜCKE	27
SHELMENBRÜGGLI	28
EPTINGERBRÜGGLI	30
BA NKBRÜCKE (BISCHOFSTEINSTRASSE)	35
NETZENBRÜCKE	38
WEIDENBODENSTEG (BÜTZENEN)	40
<u>KANTON</u>	42
WACHTBRÜCKE (HAUPTSTRASSENBRÜCKE)	43
RHYFÄLDERBRÜCKE (ZOLLBRÜCKE, OBERE ERGOLZBRÜCKE)	45
ZUNZGERSTRASSENBRÜCKE HA UPTSTRASSE	52
WEIHERMATTVIADUKT (AUTOBAHN A2)	53
BRÜCKE UMFÄHRUNGSSTRASSE SISSACH, WESTSEITE	54
BRÜCKEN UMFÄHRUNGSSTRASSE SISSACH, OST	55
<u>SCHWEIZERISCHE BUNDESBahn SBB</u>	56
SBB-BRÜCKE DIEGTERBACH	57
KREUZMATTBRÜCKE SBB (BURGENRAINBRÜCKE)	60
ZUNZGERSTRASSE, UNTERFÜHRUNG SBB- GELEISE	62
SCHWARZE BRÜCKE SBB	66
GESCHICHTLICHE GLEISQUERUNGEN SBB	68
UNTERFÜHRUNG SBB, TERMINUS – RESTAURANT BÖLCHEN / KINO	76
UNTERFÜHRUNG SBB, BAHNHOFSTRASSE - KATHOLISCHE KIRCHE	79
NEUE BAHNHOFUNTERFÜHRUNG	82
<u>QUELLEN</u>	85

Einleitung

Im Dorfbereich von Sissach fliessen zwei Hauptgewässer, die Ergolz und der Diegterbach. Als Folge wurden schon in frühen Zeit Brücken für den Personen- und Warenverkehr gebaut. Der historische Dorfkern ist in diesen Brückenachsen gewachsen: Wer wollte sich schon bei jeder Überquerung nasse Füsse holen oder das Transportgut im Bach verlieren. Im Lauf der Zeit entstanden neben den drei ältesten Bachüberquerungen Wachtbrücke, Rhyfelderbrücke und Allmendbrücke noch etliche neue Brückenübergänge. Diese dienten zum Teil als reine Fussgängerstege, zum Teil waren sie durch den Eisenbahnbau bedingt und mehrheitlich sollten diese das Dorf vor dem laufend wachsenden motorisierten Strassenverkehr entlasten.

Die Eisenbahn zerschnitt das Dorf ab 1858 in zwei Teile. Die anfänglich ebenerdigen Bahnübergängen wurden aus Sicherheitsgründen nach und nach aufgehoben. Als Ersatz wurde zuerst eine Passarelle über den Gleisen für den Fussgängerverkehr gebaut. Diese musste bei der Elektrifizierung der Bahn weichen. Es entstanden zwei Unterführungen für die Fussgänger. Beim Bahnhofumbau 2005- 2007 wurde die Anzahl direkter Bahnunterführungen im Bereich des Bahnhofs auf eine reduziert.

Im Raume Sissach stehen über 20 Brücken, Unterführungen und Stege dem motorisierten Individualverkehr, dem Bahnverkehr und dem Langsamverkehr zur Verfügung. In Folge der Diskussion um den Erhalt der historischen und ältesten noch im Original bestehenden Brücke in Sissach, der Rhyfelderbrücke, entstand der Wunsch, eine Zusammenstellung mit Baudaten und historischem Hintergrund der Brücken, Unterführungen und Stege im Sissacher Bann zu erarbeiten. Die vorliegende Arbeit soll diesem Anliegen dienen. Sie erhebt aber keinesfalls den Anspruch auf Vollständigkeit.

Vorgehen Datensuche

Benutzt wurden verschiedene Quellen wie z.B. die Bitterlin- Chronik und verschiedene Archive. Im Gemeindearchiv, dem Staatsarchiv Basel- Landschaft sowie dem Archiv SBB Historic (Bern) wurden alte Planungs- und Bauprojekte sowie Schriftakten mittels Digitalkamera erfasst. Aus den reichlichen Archivunterlagen wurden jeweils einige „Schriften“ und Planunterlagen ausgewählt und in der vorliegenden Dokumentation mit aufgenommen. Die Quellen sind jeweils vermerkt. Das Meiste des verwendeten historischen Bildmaterials stammt aus der Hodel- Sammlung. Alle Brücken und Unterführungen wurden im aktuellen Zustand durch den Verfasser fotografiert. Bei der aufwendigen Transskriptionsarbeit wurde ich durch Rahel Herpich unterstützt. Wertvolle Hinweise gab mir Thomas Rieder.

Dank

Ein grosses Dankeschön geht an die Zuständigen in den verschiedenen Archiven für die Bereitstellung der Akten.

Daniel Schmutz

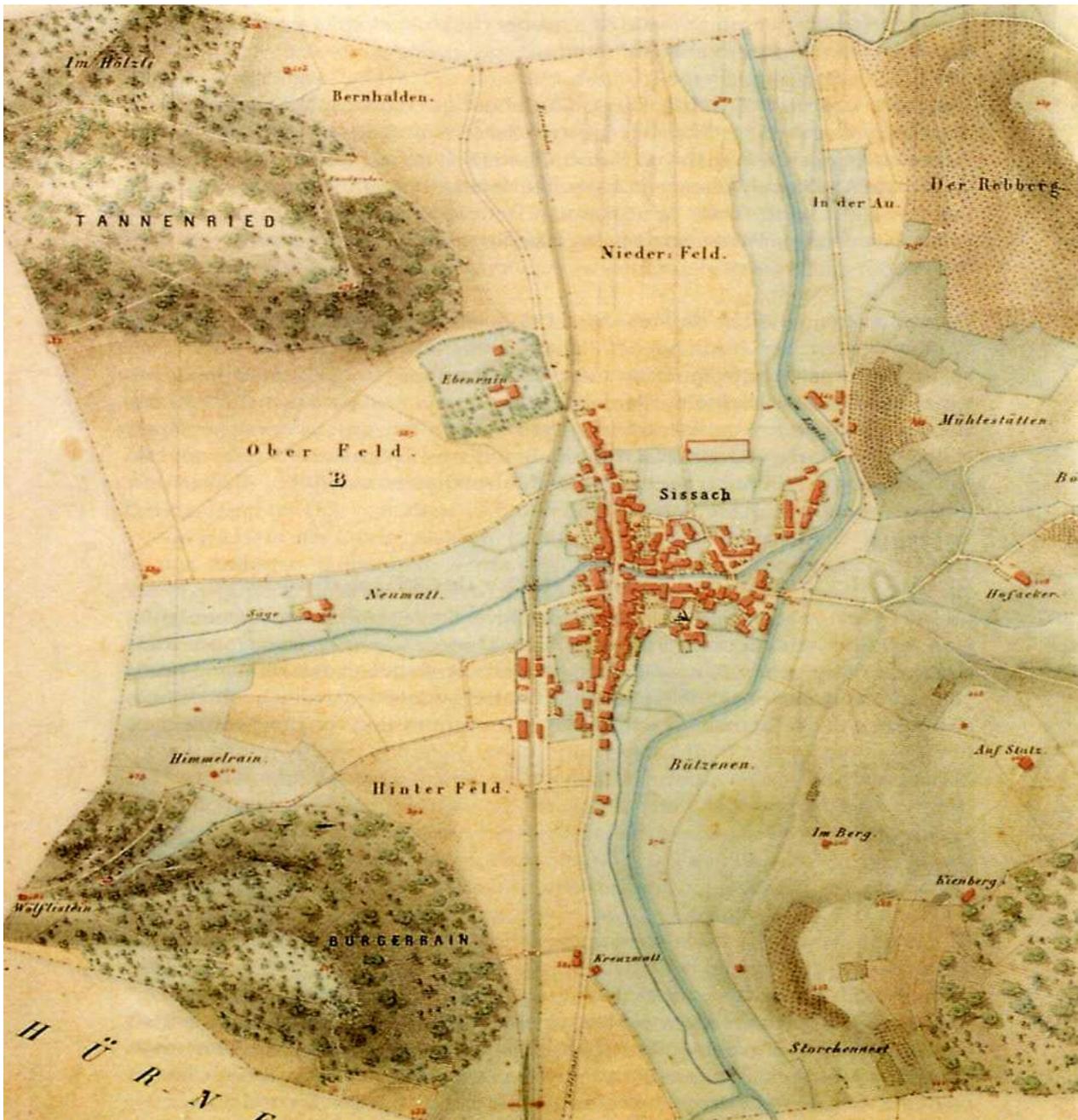
Historische Karten und Pläne



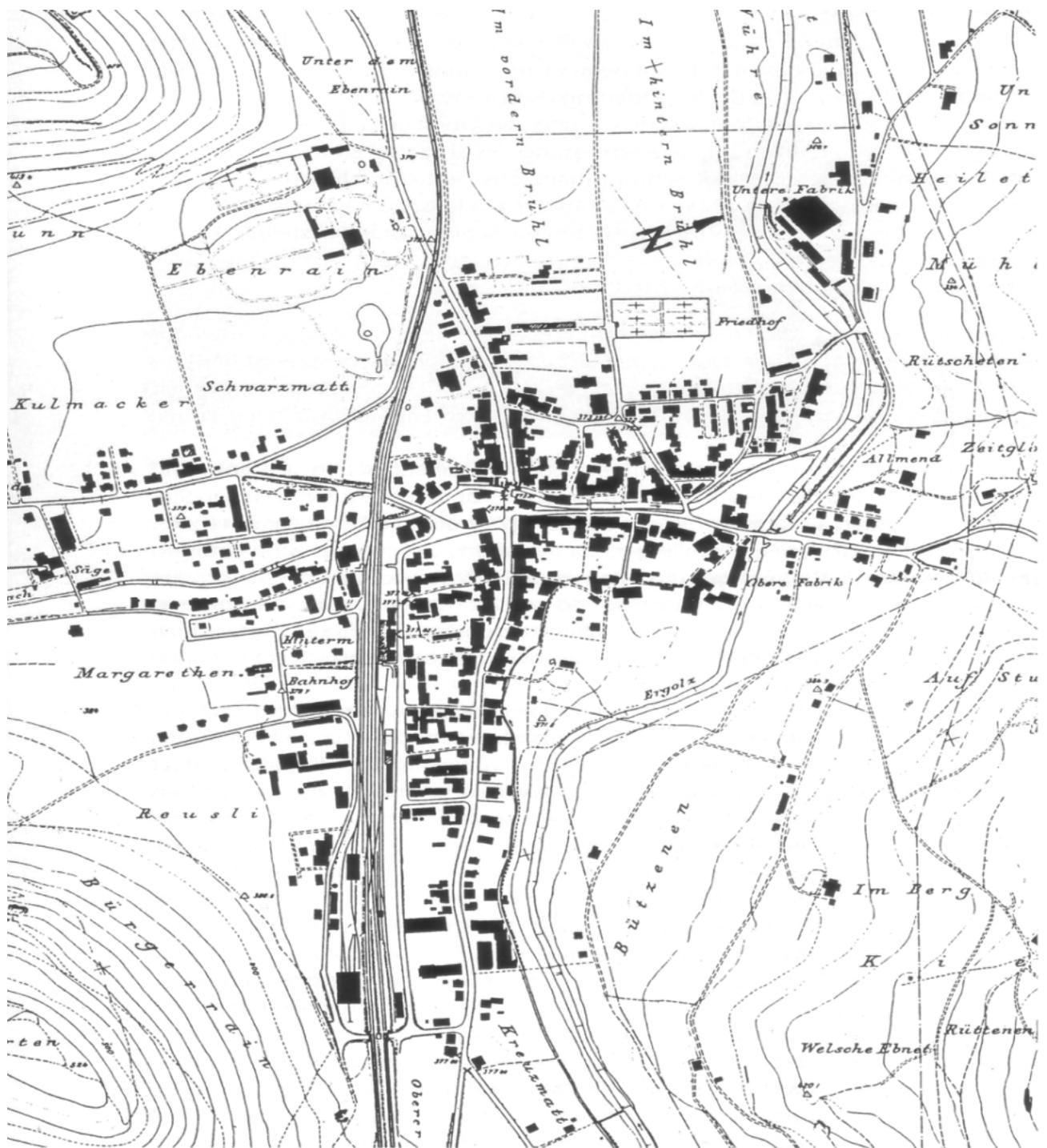
Auf dem Zehntenplan von Georg Friedrich Meyer von 1692 (Original im Staatsarchiv BL) ist einzig die Wachtbrücke in Massivbauweise ausgeführt. Die Rhyfelderbrücke und die heutige Wuhrwegbrücke (Schliffbrücke) sind hölzerne Übergänge. Auch im Bereich der heutigen Felsenstrasse und dem Sagiweg sowie der Kirchgasse sind Stege eingezeichnet. Dig`s (Wasserkanäle für Wasserkraft und Wasserverwendung für das Gewerbe) waren im Bereich des Teichweges und des Wuhrweges vorhanden.



Durch Friedrich Baader wurde 1821 / 22 das Gemeindegebiet von Sissach im Auftrag des Regierungsrates neu vermessen und ein Detailplan (Original im Heimatmuseum Sissach) erstellt. Neben den vorher erwähnten Brücken beim Plan von Georg Friedrich Meyer ist neu auch eine Allmendbrücke ersichtlich. Die jeweilige Konstruktionsweise (Holz- oder Steinbau) ist aus dem Plan nicht ersichtlich.

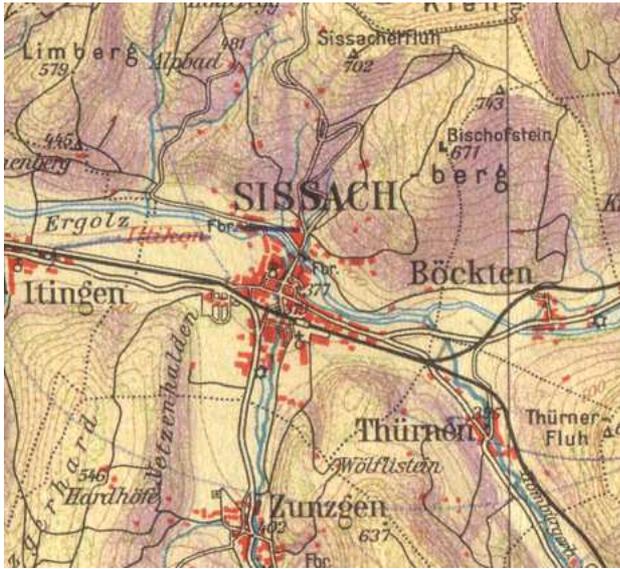


Mit dem Eisenbahnbau zwischen 1854 bis 1857 und der Dorfentwicklung in Sissach wurde eine Neuvermessung nötig und ein neuer Übersichtsplan (Original im Gemeindearchiv Sissach) angefertigt. Dieser wurde durch August Bodenehr 1861 angefertigt. Darauf ist die neue Eisenbahnbrücke über den Diegterbach ersichtlich. Weiter sind zwei Brücken oder Stege im Bereich Wuhweg und Kirchgasse eingezeichnet. Ebenfalls sind 1859 und 1860 die untere und die obere Fabrik gebaut worden und schon auf dem Plan mit aufgeführt. Südlich der Eisenbahn sind noch keinerlei Siedlungsentwicklungen ersichtlich.



Übersichtsplan von J. Allenspach, 1925/26.

Auf dem Übersichtsplan von J. Allenspach, 1925/26 (Original im Gemeindearchiv Sissach) ist die Dorfentwicklung gegenüber 1861 anschaulich aufgezeigt. Die ersten Wohnbauten nördlich der Ergolz sind entstanden. Südlich der Bahnlinie fand eine grosse Ausdehnung mit Gewerbe- und Wohnbauten statt.



1940



1967



1977



2008

Die weitere Dorfentwicklung dokumentieren Kartenausschnitte aus den Schulkarten (1:50'000) aus den Jahren 1940, 1967, 1977 und 2008. Neu dazugekommen sind die Autobahnbrücke, die Netzenbrücke, der Weidenbodensteg und die Brücken der Umfahrungstrasse Sissach.

Gemeindebrücken

Allmendbrücke

Schon auf dem Plan von Friedrich Baader (1821/22) ist ein Steg, wahrscheinlich eine Holzkonstruktion, eingezeichnet. Die steinerne Allmendbrücke wurde 1860 mit Gisiberg- Muschelkalkstein erbaut (Jahreszahl im Brückengewölbe eingemeisselt).

1987 wurde der Fussgängersteg mit Hilfe von Militärtruppen erstellt (Arbeitsleistung des Militärs ca. Fr. 14`000.-). Die Holzkonstruktion wurde durch die Fa. Häring, Pratteln, erstellt (Fr. ca. 30`000.-).

Im Jahr 2004 wurde die steinerne Allmendbrücke restauriert und die Widerlager neu mit armierten Betonlagern gebaut. Die alten Auflagen des Steingewölbes waren auf Eichenbalken aufgelegt (siehe nachfolgende Bilder). Diese lagen unterhalb des Bachwasserspiegels und zeigten nach diesen 144 Jahren keine Faulspuren. In gleicher Art wurde schon die Rhyfälderbrücke gebaut.

Bei diesen Arbeiten wurden auch die hölzernen Pritschen im Brückenbereich entfernt und damit die Bachsohle revitalisiert (Wanderhinderniss entfernt).



1957



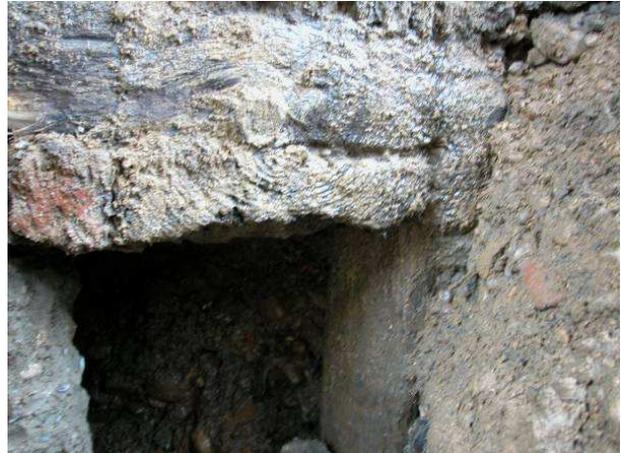
Baujahreszahl am Brückengewölbe



2003, vor Restaurierung / Fundamentarbeiten



2004



Blick auf die freigelegten Eichenbalken, auf welchen das Brückenfundament auflag.

- Protokollauszug 4. Januar 1988, Baukostenabrechnung (gekürzt):

Bauingenieurbüro Hepp+ Graf, Basel, 23.12.87, Bauabrechnung für den Fussgängersteg über die Ergolz neben der Allmendbrücke.

Bewilligter Kredit (GV 7.4.87)	CHF. 45`000.-
Bauabrechnung	CHF. 51.650.-
Mehraufwand	CHF. 6`650.-

Laut Bericht der Bauleitung ist der Mehraufwand auf unvorhergesehene Kosten für die Beihilfearbeiten beim Militär zurückzuführen.

Die Honorar- und Spesenabrechnung der Ingenieure Hepp+ Graf im Betrag von 10`168.- wird zur Zahlung angewiesen. Dem bauleitenden Ingenieur, Herrn Willy Graf, wird an dieser Stelle für sein ausserordentliches Engagement und seine Bemühungen bestens gedankt.³¹

- Technischer Bericht Sanierung 2004:

Anlass und Auftrag: Die Brücke „kleine Allmend“ welche über die Ergolz führt war stark sanierungsbedürftig. Abplatzungen in den Widerlagerbereichen sowie im aufgehenden Mauerwerk machten eine Sanierung nötig. Im März 2004 beauftragte der Gemeinderat von Sissach das Ingenieurbüro Berchtold+ Tosoni AG, Sissach, mit der Projektierung und der Bauleitung dieser Brückensanierung.

Allgemeine Angaben zur Bauausführung: Die Brücke steht nicht unter kantonalem Denkmalschutz. Als beratende Fachstelle wurde ein Vertreter der kantonalen Denkmalpflege zugezogen. Im Zusammenhang mit der Widerlagersanierung wurde im Auftrag des Tiefbauamt, Abteilung Wasserbau, die bestehende Holzschwelle abgebrochen und durch eine Blocksteinrampe ersetzt. Mit den Sanierungsarbeiten konnte Ende Oktober begonnen werden. Ende November waren sämtliche Sanierungsarbeiten beendet. Die Sanierungsarbeiten wurden unter Aufsicht der Bauingenieure Berchtold+Tosoni AG durch die Firma Wirz AG, Liestal, ausgeführt. Die Natursteinarbeiten wurden durch die Firma Holinger AG, Liestal, im Unterakkord erstellt. Sämtliche Bauarbeiten sind gewissenhaft und sauber ausgeführt worden.

Bauabrechnung: Die Bauabrechnung für sämtliche Arbeiten beträgt Fr. 118`045.-.³²

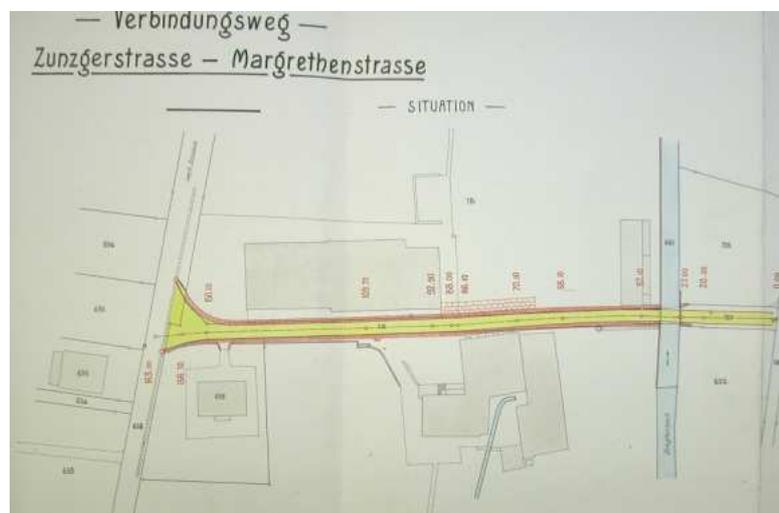
Sagibrücke

Auf dem Sissacher Zehntenplan von G.F. Meyer von 1690 ist schon an der Stelle der heutigen Brücke ein Bachübergang eingezeichnet. Die erste Brücke an dieser Stelle wurde gemäss Landschaftsinventar von 1987 ca. 1850 - 1860 gebaut. Sie diente der Zulieferung von Bauholz während dem Bahnbau. Bei der Vorgängerbrücke zur heutigen waren die Bogen betoniert, somit wurde die anfängliche Brücke schon einmal ersetzt respektiv erneuert.

1969 erfolgte eine Instandstellung der Brücke durch die Gemeinde. 1994 schliesslich wurde die Brücke für Fr. 264`000.- total erneuert.



Sagerei Horand, Wohnhaus und Säge 1905



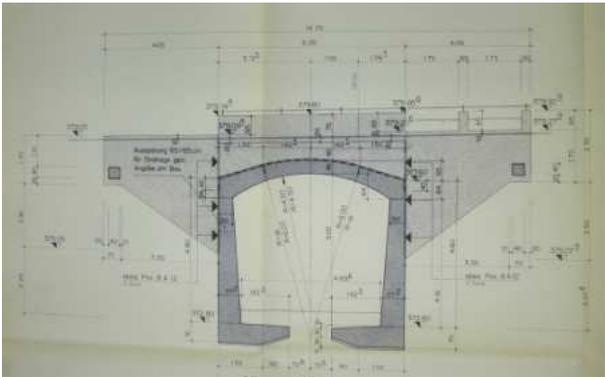
Kultur-Technisches Bureau Dettwiler,
Grundbuchgeometer Sissach, 1922



ca. 1986, Vorgängerbrücke



2004



Baupläne heutige Brücke

Diverse Archivunterlagen

□ Gebrüder Horand- an Tit. Baudirection Liestal 1890

In Folge defect werdens unseres Laufsteges über den Zunzgerbach bei unserem Sägegeschäft in hier beabsichtigen wir im Laufe dieses Winters Ufer- und Stützmauern nebst Widerlager aus Quadersteinen anlegen zu lassen und zwar so stark dass wir später eine mittlere Brücke daraus machen können. Wir fragen Sie hiermit an ob wir für unser Vorhaben besondere Vorschriften und Bewilligungen nöthig haben und gewärtigen geme Ihre Ansicht hierüber uns vernehmend informieren.

Hochachtungsvoll, Gebrüder Horand, Liestal, 26. November 1890, Herren Gebrüder Horand, Sissach ¹

Es ist anzunehmen, dass dieses Baubegehren umgesetzt wurde. Weitere Unterlagen wurden nicht gefunden. 1923 wurde der Sägeweg und Teile der Brücke an die Gemeinde abgetreten.

□ Übernahme des Sägeweges durch die Einwohnergemeinde Sissach 1923

Der Unterzeichnete gibt seinen Anteil am Sägeweg samt Brücke über den Zunzgerbach und den laufenden Brunnen unter folgenden Bedingungen:

1. An der Stelle, wo der öffentliche Weg unter dem Hausdach durchführt, wird jede Haftpflicht abgelehnt in Bezug auf Gefährdung der öffentlichen Sicherheit.
2. Der laufende Brunnen, der Privateigentum ist, geht mit der Strasse ebenfalls an die Gemeinde über und wird von dieser als öffentlicher Brunnen unterhalten. Anschluss von evt. Gartenhähnen wird vom Unterzeichneten vorbehalten.
3. Es wird ihm erlaubt eventuelle Ableitungen an den bestehenden Strassenkanal ohne Entschädigung anzuschliessen.
4. Für den 1/2 Anteil an der Betonbrücke über Zunzgerbach wird von der Gemeinde CHF 1`000.- ausgewiesen.
5. Die Neumattstrasse wird bis Giebel des Hauses No. 132, Sägeweg, wie vorgesehen verlängert, oder an dessen Stelle, wenn verlegt, auf Baulinienbreite der freie Platz offen gelassen, der nicht überbaut werden darf.

Sissach, 12. Juli 1923, H. Ryf-Eggler

Abtretungen wurden durch die Familien Ryf-Eggler, Horand-Scholer und Schädler-Siegrist gemacht. ²

□ Instandstellung 1969

1969 erfolgte eine Instandstellung der alten Brücke durch die Gemeinde. An der Gemeindeversammlung vom 20. Februar 1969 wurde die Instandstellung der Sägebrücke gutgeheissen.

Traktandum 9, Instandstellung der Sägebrücke, Kredit Fr. 6`300.-

Gemeinderat Madörin begründet die Instandstellung. Die westliche Widerlagermauer ist gebrochen. Ingenieur Blattner hat nach einem Augenschein ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet. Der Kanton leistet an die Kosten einen 33%igen Beitrag. Der Vorsitzende präzisiert, dass für die Berechnung des Staatsbeitrages die Kosten einer Mauer von 1.00 m Höhe über Bachsohle zu Grunde gelegt werden. Paul Armbruster-Gunzenhauser bittet bei dieser Gelegenheit die unklaren Eigentumsverhältnisse abzuklären. ³

□ Brückenneubau 1994

Baubeschrieb / Bericht

Der Sägeweg führt mittels einer Brücke über den Diegterbach. Das Alter dieser Bogenbrücke liess sich nicht feststellen, der Bogen war jedoch betonierte. Auch die Besitzverhältnisse sind unklar, da der angrenzende Sägeweg immer noch in Privatbesitz ist. Die alte Brücke war stark beschädigt und die Widerlager durch Baumwurzeln weggedrückt, was den totalen Ersatz notwendig machte. Das Bauprojekt mit dem Kredit wurde an der Gemeindeversammlung vom 23. April 1993 genehmigt. Die Ausschreibung erfolgte im Mai /Juni 93, worauf die Arbeiten an die Firma Wyss AG vergeben wurde. Mit den Vorarbeiten wurde am 13. Juli begonnen, die eigentlichen Bauarbeiten begannen am 16. August. Die Abnahme fand am 14. Juli statt, es gab zu keinen Bemerkungen Anlass.

Die bestehende Brücke musste total entfernt werden und neu aufgebaut werden. Die Fahrbahnbreite beträgt 4.0 m und ist nur gering grösser als bei der alten Brücke. Die neue Brücke ist wiederum eine Bogenbrücke. Damit diese einen ähnlichen Charakter aufweist wie die alte Brücke und nicht als Fremdkörper wirkt, wurde der Beton mit Kellenwurf unter Beigabe von Split verputzt. Die Anpassungsarbeiten am Sägeweg wurden möglichst kurz gehalten. Die an die Brücke anschliessende Bachmauern mussten alle auf eine Länge von ca. 2.5 bis 6.0 m ersetzt werden. Alle Werkleitungen wurden neu über das Gewölbe gesetzt.

Vor dem Beginn wurde für die vielen Fussgänger ein Fussgängersteg erstellt. Der Bach wurde in einem offenen Kanal geführt. Einige grosse Niederschläge führten zur Überflutung der Baugrube. Nach dem Erstellen der Widerlager wurde das Gewölbe mit den Brüstungen betonierte. Die Ausschreibung der Bauarbeiten fiel in eine Zeit, in der die Unternehmer äusserst tiefe Preise offerierten. Die Bauabrechnung lautet auf CHF 263`844.- gegenüber dem Kostenvoranschlag von CHF 338`000.-.⁴

Ingenieurbüro Blattner AG

Schliffbrücke

Schon auf dem Zehntenplan von G.F. Meyer (1692) ist eine Bachüberführung (Holzsteg) eingezeichnet. 1877 wurde eine eiserne Brücke erstellt:

- 1877 endlich ist die an der Rheinfelderstrasse sich mit der hinteren Kirchgasse und der Allmend (bei der Schleife) verbindende eiserne Brücke durch Gebr. Oberer (Mechanische Werkstätte) um die Summe von CHF. 3`800.- erstellt worden.⁶

Die nächste Brücke wurde 1927 erbaut. Der angrenzende Fussgängersteg wurde für Fr. 29`424.- 1981 im Auftrag der Gemeinde gebaut. Ausführende waren die Firmen Schelker (Bauarbeiten), Prebeton AG (Rippenplatten), Tschudin (Geländer) und Blattner (Planung)²⁵.

An der Gemeinde- Versammlung vom 21. April 2009 hiessen die Anwesenden mit grossem Mehr einen Baukredit über Fr. 440`000.- für eine Gesamterneuerung gut. Ende November 2009 wird die neue Brücke fertig erstellt sein. In den Monaten September bis Dezember 2009 wurde die Brücke gesamt erneuert.



1932



2004



September 2009



November 2009

□ Bau neue Brücke 1927

Im Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung vom 16. September 1927 finden sich unter Punkt 2 „Beschlussfassung über die Erstellung einer neuen Schleifebrücke (Eisenkonstruktion oder Eisenbetonkonstruktion)“ und Punkt 3 „Krediterteilung im Betrag von Fr. 15`500.-“, folgende Einträge: ²⁶

Präsident Ritter berichtet zum Haupttraktandum einleitend über die seinerzeitige Erstellung der eisernen Schleifebrücke im Jahr 1877. Während diese für den damaligen Verkehr mehr als genügend sein mochte, musste neuerdings der unterdessene Auto- und Camionverkehr mit seinen grossen Belastungsproben eine stets wachsende Gefahr bilden. Ausserdem gab auch die von Jahr zu Jahr sichtbarlich rasche Verrostung der Flansche der Differdinger-Träger mehr und mehr zu schweren Bedenken Anlass. Eine durch den Gemeinderat angeordnete Untersuchung der heutigen Maximalbelastungsfähigkeit der Brücke wurde zur unbedingten Notwendigkeit. Das Ergebnis, das in einem eingehenden Untersuchungsbericht von dem die Prüfung vornehmenden Ingenieurbureau der Firma Buss, Pratteln, ausgearbeitet wurde, war eindeutig dahin lautend, dass der heutige schlechte Zustand der äusseren Träger eine Benutzung für Lastwagen

und Fahrzeugen mit über 15 T. Belastung ausschliesst. Die Brücke, als Verbindung zwischen einer Strasse der 1. Klasse (Rheinfelderstrasse) und einer Gemeindestrasse 2. Klasse (hintere Kirchgasse) genüge in keiner Weise der immer wachsenden Beanspruchung, die auch in den mittleren Differdinger-Träger bereits gut wahrnehmbare Verbiegungen und Senkungen hervorgerufen haben. Ganz abgesehen von den starken Verrostung dürften auch die mittleren Träger bei einem nicht zu umgehenden Brücken-Neubau nicht mehr zur Wiederverwendung gelangen. Nach diesem absprechenden Urteil gelangt die Behörde zur Einsicht einer sofortigen Projektierung einer neuen Brücke, anstelle der bisherigen, schreiten zu müssen. Sie hat zu diesem Zweck zwei Planer mit korrespondierenden Kostenabschätzungen ausarbeiten lassen, nämlich die Firma Buss AG (Eisenkonstruktionen/ eisenbetonierte Differdinger-Träger) und Bauführer Morkofer (Eisenbetonkonstruktion). Sie empfiehlt der Gemeindeversammlung das zweite Projekt, dessen Ausführung in armierten Beton neben grösserer Stabilität auch in ästhetischer Hinsicht zu empfehlen ist, den Vorzug zu geben. Der Bericht der Gemeindegemeinschaft unterstützt diese Ansicht ebenfalls in allen Teilen und ersucht auch den hierfür massgebenden Kredit (Fr. 15'550.- gegenüber 14'900.- bei 1. Projekt) zu bewilligen. Einer Anfrage von O. Kaufmann wird geantwortet, dass in dieser Bausumme die Wiederherstellung der schadhaften Fundamentmauern mit inbegriffen sei. Hr. Hasler wünscht, sämtliche bezüglichen Arbeiten des Brückenbaus müssen nur auf dem Platze Sissach zur Ausschreibung gelangen. Es wird ihm erwidert, dass die Behörde nichts anderes vorgesehen habe. Zur Deckung des Brückenkredits sieht der Gemeinderat eine Anleihe bei der Basellandschaftlichen Kantonalbank vor, dessen Tilgung durch eine jährliche Amortisation von Fr. 3'000.- in maximal 5 Jahren vollzogen wäre.

Die daraufhin vorgenommene Abstimmung über den Vorschlag der Behörde betreffend Erstellung einer neuen Brücke in Eisenbetonkonstruktion ergibt nahezu Einstimmigkeit. Ebenso wird von der Versammlung mit grossem Mehr der notwendigen Kredit in der Höhe von Fr. 15'500.- bewilligt.

□ Totalerneuerung Brücke 2009

An der Gemeinde- Versammlung vom 21. April 2009 hiessen die Anwesenden mit grossem Mehr einen Baukredit über Fr. 440'000.- für eine Gesamterneuerung gut.

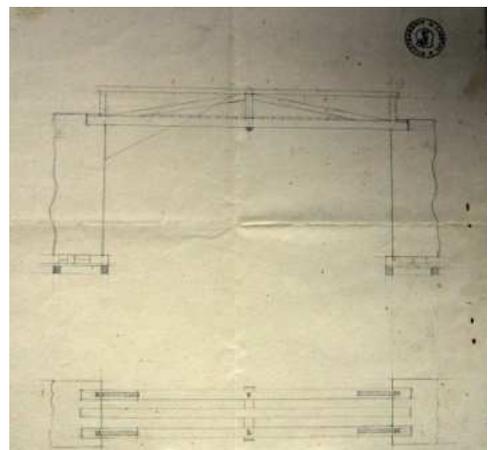
Fussgängersteg Kirchgasse, Grobebrüggli

Über das Grobebrüggli finden sich diverse Briefwechsel in den Archiven. Bei der Zunzgerbach-Korrektion musste dieser Steg wegen zu engem Durchflussprofil abgebrochen und etwas weiter oben wieder aufgebaut werden.¹⁸

1994 wurde durch die Einwohnergemeinde Sissach der jetzige Steg aus vorfabrizierten Betonteilen erstellt. Ausgeführt wurden die Arbeiten durch die Firmen Marti AG, Lausen (Bauarbeiten), Tschudin AG Sissach (Geländer) und Walter Mory Maier Bauingenieure AG, Gelterkinden. Die Kosten für die Bauarbeiten und das Geländer beliefen sich auf Fr. 48'000.-.¹⁹



Grobebrüggli 1916



Plan Steg 1915 (Staatsarchiv BL)



2004

□ aus „Geschichte eines Dorfbaches“

S`Grobebrüggli war ein Holzsteg für Fussgänger. Bäcker Grob und E. Völlmy-Bieder (Wirtschaft und Handlung; heute Liegenschaft Flückiger) haben ihn erbauen lassen. Am 18. Oktober 1915 schrieb die Baudirektion an Bäcker Grob und E. Völlmy, der baufällige Steg müsse bis zum 31. Dezember entfernt werden. Auf diese Aufforderung schrieben die Besitzer, dass der Steg von vielen Leuten benutzt werde und sie aus diesem Grunde den Steg nicht mehr als Privatbesitz betrachten. Die Instandstellung sollte also durch die Gemeinde vorgenommen werden. Es kam zu einem regen Briefverkehr zwischen den Stegbesitzern, der Gemeinde und dem Wasserbauinspektorat. Schlussendlich wurde dann der neue Steg gebaut. Dies geschah, und am 16. Juni 1916 stand ein Neuer da. Er hielt aber nur 10 Jahre. Das Hochwasser vom 22. Juni 1926 beschädigte ihn dermassen, dass er nicht mehr benützt werden konnte. Während des Hochwassers musste man ihn am Ufer mit Ketten anbinden, sonst wäre er mitgerissen worden. Der Steg wurde nachher vom Staat in soliderer Bauweise erstellt.²¹

□ Schreiben an Baudirektion 1915

An Baudirektion Baselland, Geehrtester Herr Direktor

Auf Ihre unterm 11. Dezember 1915 erfolgte Inspektions- Anordnung betr. dem Steg über den Zunzgerbach von der Rheinfelderstrasse gegen die Kirche, Schulhaus, Gottesacker und Felder muss ich Sie in Kenntnis setzen, dass betr. Steg von mir nicht mehr als Privatsteg in Betracht kommt, sondern im Verlauf von bald einem halben Jahrhundert öffentlicher Verkehrsteg geworden ist.

Somit ich auf alles Weitere als Privat verzichte und folgedessen jede Eventualität abweisen muss.

Im übrigen mache ich Sie darauf aufmerksam, dass der Steg in letzter Zeit verställt worden und ist nach meiner Ansicht nun wieder somit genug um bessere Zeiten abzuwarten.

Hochachtungsvoll zeichnet E. Völlmy, Sissach 28. Dezember 1915

□ Schreiben an Gemeinde von Bauinspektorat 1916

Liestal, 3. Januar 1916, An den Gemeindepräsident

Die Herren A. Grob, Bäcker, e: Völlmy, Drogist in Sissach haben am 13. Dezember die Exekutionsandrohung erhalten zur Entfernung des baufälligen Steges über den Zunzgerbach. Nun schreibt Herr Völlmy, es sei dies kein Privatsteg sondern ein öffentlicher, demzufolge müsste es eine Gemeindeanlage sein. Um die Sachlage klarzustellen werde ich nächsten Mittwoch, dem 5. Januar, nachmittags 3 Uhr an Ort und Stelle kommen und möchte Sie ersuchen, ebenfalls sich dort einfinden zu wollen.

Liestal, 3. Januar 1916, Strassen- Wasserbauinspektor

□ Schreiben an Baudirektion 1916

Liestal, 3. Januar 1916, an die Baudirektion

Beim gestrigen Augenschein erklärte Herr Gemeinderat Speiser, als Vertreter dieser Behörde, dass der Steg nicht der Gemeinde gehöre. Es sei richtig, dass es von vielen Leuten benützt würde. Herr Völlmy teilte mit, dass besonders die Kinder sich oft und in grosser Zahl auf dem Steg aufhalten und sich dort belustigen.

Die Herren Grob und Völlmy sind schon der Meinung, dass die Gemeinde hier eine Brücke erstellen und unterhalten sollte und erklären, in dieser Hinsicht Schritte tun zu wollen. Sie möchten dafür noch Zeit haben und wünschen, dass bis dahin nicht Exekution eingeschritten werde.

Ich beantrage, eine letztmalige Frist bis 1. Juni 1916 zur Entfernung des baufälligen Steges zu setzen, den Eigentümern des Steges als mitzuteilen, dass alle Verantwortlichkeit ihnen übernommen werde falls sich ein Unglück oder Unfall aus Schaden an Personen und Eigentum ergehen wollte, welche auf den baufälligen Zustand des Steges oder dessen Zusammenbruch zurückgeführt werden könnte.

Strassen- Wasserbauinspektor

Wir teilen Ihnen für sich und zuhanden des Herrn A. Grob mit, dass zur Entfernung des baufälligen Steges eine letzte Frist bis zum 1. Juni nächsthin gesetzt wird, unter dem ausdrücklichen Vorbehalt jedoch, dass Ihnen alle Verantwortlichkeit überbunden wird für jeden Schaden an Personen oder Sachen, die auf den baufälligen Zustand bzw. des Zusammenbruchs des Steges zurückzuführen werden kann.

Achtungsvoll, Baudirektion²²

Es finden sich noch weitere Briefwechsel in den Archiven. Die Gemeindeversammlung beschloss am 27. Juni 1927 die Übernahme dieses Steges.

□ Übernahme Brügglein durch Gemeinde 1927

Traktandum 3, Übernahme des Laufsteges bei der Liegenschaft Grob durch die Gemeinde. Der bisherige Stand und Eigentumsverhältnisse an diesem Stege werden durch Verlesen des Vertrages vom 15. Januar 1918 bekannt gegeben. Nach diesem sind an die Erstellung und Unterhalt des Brückleins die Gemeinde, Aug. Grob, Bäckermeister, die Firma Völlmin CO zu je $\frac{1}{3}$ beitragspflichtig. Mit Schreiben vom 22. Juni a.c. erklären sich die beiden Miteigentümer Grob und Völlmin bereit, die soeben im armierten Beton neu erstellte Brücke nunmehr ausschliesslich in Gemeindebesitz übergehen zu lassen, nachdem die Gemeinde bereits die Verhandlung eines Durchgangrechtes vom Steg bis zum Kirchplatz zugestanden wurde. Der Gemeinderat und die Gemeindekommission empfehlen die Übernahme als gut begründet, wünschen aber den letzten Passus der Abtretungserklärung von Grob und Völlmin gestrichen, d.h. dahingehend korrigiert, dass das Brücklein ohne irgendwelche Vorbehalte ins Eigentum der Gemeinde übergehen. Aug. Grob und F. Martin als Vertreter von Völlmin können sich damit einverstanden erklären, worauf die Versammlung einstimmig die Übernahme beschliesst.²³

Eidgenossenbrücke, Heinima-Brugg

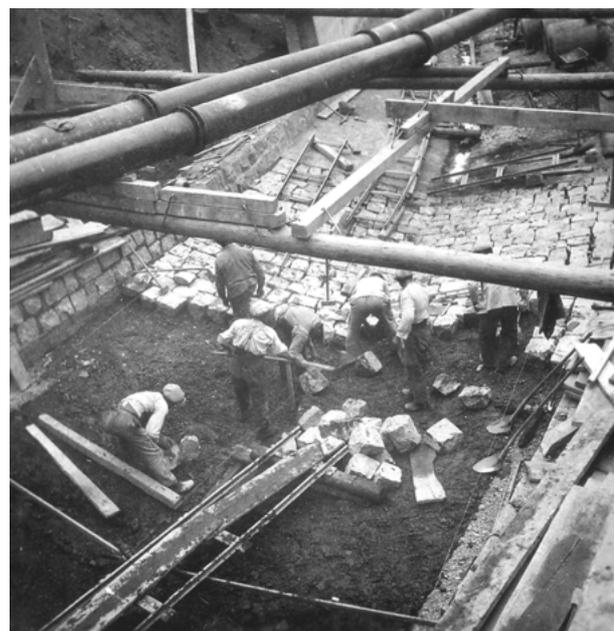
Auf dem Plan von Friedrich Baader 1821/ 1822 ist schon ein Steg einige Meter weiter unten über den Bach eingezeichnet. Vermutlich wurde der erste Pfarrsteg gleichzeitig mit dem Pfarrhaus 1652 gebaut. Schliesslich musste der Pfarrer trockenen Fusses zur Kirche gelangen.

1849 wurde der Holzsteg durch eine steinerne Brücke ersetzt. Kostenbetrag 628.-⁶

Bei der Bachkorrektion 1932 wurde die Brücke dann einige Meter weiter oben in der Verlängerung der Kirchgasse als Stahlträgerbrücke für Fr. 5`600.- neu erstellt.¹⁵



Heinima- oder Eidgenossenbrugg, 1925



1932



2004

□ Schreiben an Bürgermeister Basel 1830

Hochgeehrter und H.W. Bürgermeister, Hochgeehrte Herren E.E.u.W. kleiner Rath

Hochgeachte Herren, es ist Jhnen nur allzu gut bekannt, dass am 16. July abhin, unsere Gemeinde Sissach mit neuem Wasserschaden ist heimgesucht worden, so aber durch Hilfe von Jhnen, und der Eifer der Gemeinde seither schon manches gemacht und verbessert worden, nun aber noch manches zu machen ist, in dem die Sache nicht nur simpel gemacht werden kann, weil wir keine Versicherung haben das dieses Naturereignis nicht über kurz oder lang könnte Ihre Hilfe wie auch unsere Mühe vereiteln und vernichten, wenn wir nicht die bejdeseitigen Bachufer nicht mit gehöriger Sorgfalt befestigen, unser Wunsch und Bestreben geht dahin unsern Hochgeachten Herren Ihre *Gunst* noch einmal in Anspruch zu nehmen, so dass das fehlende noch, wie das früher gemacht wurde, in den unseren mit der löbl. Wasserbau Commision vom ganzen Totalschaden die Bachwehr, das wir in allem die ferneren Zeiten nämlich die Quadersteine allher zu führen die Hintermauersteine sollten zu brechen, und ebenfalls auf den Platz zu bringen wie auch das nöthige Sand und Rost dazu verstanden zu den Pfeilern das nöthige Holz aus den Gemeindewaldungen zu geben, das übrige aber unser Hochgeachte Herren davon güthigst ankaufen wollen, zu dem was noch gemacht werden solle, Ihre Hilfe wie in den früheren höflichst erbitten möchten, nämlich das Sie uns beistehen möchten eine neue Quattmaur zu machen von des Herrn H. Gisler Haus bis an die gemachte Quattmaur, welche 78 Schuh der Länge nach ist auf der lingen Seite ebenfalls von den Gebrüder Wirtzen eingestürzt Holzhaus bis an das Niklaus Tschudis Garten welche 70 Schuh der Länge nach ist, wo auf der Rechten wie auf der Linken das

2. Der Pfarrsteg der unumgänglich nöthig ist, weil der **Herr Pfarrer Decan durch einen Weg muss wo gewiss durch den Winter wenns Eis gibt und in die Kirche gehen muss, so muss er sich gewiss mit Eifer anstrengen müssen dass er nicht glitzt.**

3. Eine neue Brück, dass Sie ebenfalls auf beiden mit einer Quattmaur möchte angebracht werden und so Prinzip gelegt werden das wir in Zukunft eine gewölbte Brück daraus machen können.

4. Eine Prütschi dabei das der Bach wieder sein Gerinne bekommt, das die neue Faschine wird beidseitigen Boden kommt und sie damit mit Hammer wird bestecken das sie wachsen, sonst war die Faschine gantz auf dem Boden liegt, das Grien und Sand durch das Wasser ausgespült wird so das die Faschine durch grossen Bach gantz weggerissen wird und der Bach sich fortnimmt. Ich bitte daher unser Hochgeachte Herren dass Sie unser Wunsch güthigst erfüllen.

Verharr mit aller Hochachtung, der ergebenster Diener, Heinrich Schaub, Sissach 8. Nov, 1830 ²⁰

Aus dem Brief spricht wohl der Zeitgeist der Trennungszeiten. Der Herr Pfarrer wurde nur als Mittel zum Zweck mit aufgeführt und dies in einem recht sarkastischen Ton. Die Reparaturen wurden wahrscheinlich ausgeführt.

□ Zur Bachkorrektur noch Zeitaussagen von Herr A. Ludi, Istighofen, Bauführer Fa. Bohni und Keller, Sissach: ¹⁶

Mit den Arbeiten begannen wir Ende Juni 1931. Zunächst einige Angaben über den Personalbestand und die vorgeschriebenen Löhne:

Stundenlohn für Handlanger 98 Rappen bis 1.04 Franken; mein Anfangslohn betrug 1.80 Franken in der Stunde. Nebst etwa 5 Stammarbeitern waren lauter ausgestempelte Posamentier und Uhrmacher, die meisten im Alter zwischen 20 und 30 Jahren. Für die sehr vielen Bruchsteinarbeiten wurden 2 Deutsche und etwa 5 Italiener angestellt. Ohne diese hätte die Arbeit gar nicht ausgeführt werden können.

Die Aushubarbeiten mussten alle von Hand ausgeführt werden. Die zugeführten Natursteine (Granit) wurden in Steinbrüchen im Kandertal gebrochen. Die meisten kamen von Malzburg und wurden über Basel mit Lastwagen eingeführt.

Eine schöne Eisenbetonarbeit war die Strassenbrücke beim „Eidgenossen“. Damals musste der Beton aus Kies von 25 mm Korngrösse und grosser Sandzugabe erstellt werden und fast fliessend eingebracht werden, damit die Rundeseisen gut umschlossen wurden (Betonvibrieren war noch nicht „erfunden“).

□ Brief der Gemeindebehörde an das Bauinspektorat 1932

Gemeinde Sissach, 18. Mai 1932

An das Kant. Strassen & Wasserbauinspektorat

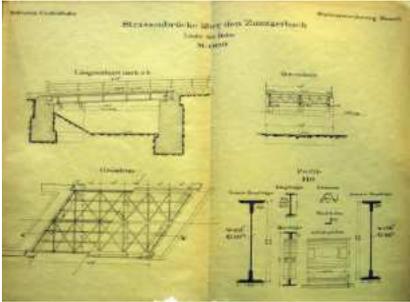
Bezug nehmend auf Ihre telephonische Anfrage bestätigen wir Ihnen wunschgemäss, dass die über den Zunzgerbach vorgesehene Brücke beim Gasthof Eidgenossen entsprechend den von Ihnen ausgearbeiteten Plänen und Kostenberechnungen auf 5 Meter Breite auszuführen ist. Die von privater Seite gestellten Abänderungswünsche (Trottoiranlage etc.) drangen nicht durch und wurden seinerzeit von der Einwohnergemeinde-Versammlung vom 11. April 1932 mehrheitlich verworfen.

Hoch achtend zeichnen, im Namen des Gemeinderats

Der Präsident C. Ritter, Der Gemeindeverwalter, J. Horand ¹⁷

Felsenstrassebrücke

Die Felsenstrassebrücke wurde 1899 im Zuge der Umbauarbeiten am Bahnhof Sissach, gleichzeitig mit der Zunzgerstrassenunterführung und Zunzgerstrassenbrücke, in einer genieteten Stahlkonstruktion gebaut. Aufgrund ihres schlechten Zustandes wurde diese 1997 gesamt erneuert.



Baupläne 1899 (SBB Historic)



ca. 1931



2004

□ Baubeschrieb 1997

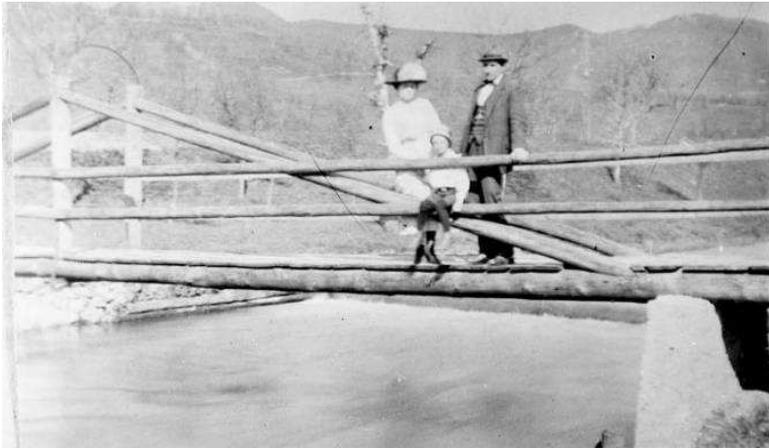
Die Brücke Felsenstrasse über den Diegterbach, eine genietete Stahlkonstruktion aus den Anfängen dieses Jahrhunderts, musste wegen ihres schlechten Zustandes durch eine neue Stahlbetonkonstruktion ersetzt werden. Das Trottoire wurde um rund 25 m bis zur Kreuzung Felsenstrasse/Margarethenstrasse verlängert. Anstelle von Walzaspalt wurde auf der Brücke ein Gussaspalt zum Schutz der Stahlkonstruktion aufgebracht. Die Rohre Telecom wurde im nördlichen Längsträger eingelegt. Am 7. April 1997 begannen die Abbrucharbeiten. Die Betonierarbeiten wurden in der ersten Mai-Woche durchgeführt. Das Gelände wurde Anfangs Juni montiert. Am 13. Juni konnte die Brücke für den Verkehr freigegeben werden. Die Gesamtkosten betragen gegenüber dem Kostenvoranschlag von Fr. 200'000.- nur Fr. 182'422.-. Die Bauarbeiten wurden durch die Firma Gnemmi AG, Liestal, ausgeführt.⁵
SUTTER Ing.- und Planungsbüro, Arboldswil

Schelmenbrüggli

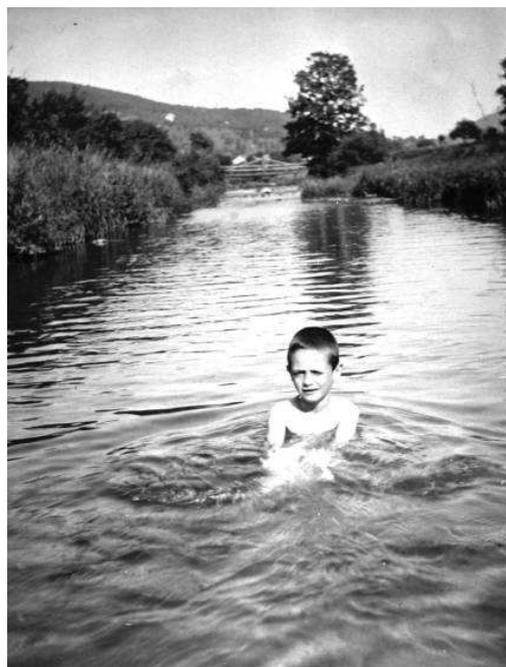
Das Schelmenbrüggli wurde 1911 vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Sissach gebaut. Anfangs der 70er Jahre wurde das alte Brüggli neu erstellt und 1979 wegen einem Bauvorhaben am Grienmattweg (Tennishalle) ca. 200 m bachabwärts an das Brunnmattbächli verlegt. 1992 wurde das heute bestehende Bauwerk neu gebaut.

Gemäss Flurnamenbüchlein ist der Name Schelmenbrüggli auf folgende Begebenheit zurückzuführen:²⁷

Auf der Nordseite der Brücke lag der Cheibacker, auf dem verendete Tiere vergraben wurden. In einem kalten Winter brach sich ein Esel des Besitzers des Ebenrains auf dem Glatteis ein Bein. Er wurde abgetan und auf dem Cheibacker gebracht. Die Dorfbevölkerung konnte aber nicht verstehen, dass man ein gesundes Tier auf dem Cheibacker verscharrete. In der Nacht wurde der Esel ausgegraben und geschlachtet. Dieser Diebstahl des Esels habe zum Namen Schelmenbrüggli geführt.



Das erste Brüggli ca. 1920



Bereich Netzen 1922 (Baumfrei)



die zweite Konstruktion am alten Platz 1968- 1992



2005

□ Baubeschrieb 1992

1979 wurde das Brüggli in Tanne massiv ausgeführt. Durch die Witterungseinflüsse hat diese Konstruktion so stark gelitten (Holzfäulnis), dass dieser Steg dringend ersetzt werden muss. Da das Schelmenbrüggli über dem Rohrstege der Kanalisation liegt, wurde aus Konstruktions- und Kostengründen eine einfache, fachmännische Ausführung in brettschichtverleimten Eichenträgern gewählt. Alle anderen Holzteile wie Bodenbelag und Geländer wurden in Eichenholz ausgeführt.

Das neue Brüggli sollte nicht nur 20 Jahre sondern 50 Jahre oder mehr halten. ²⁸

Gemäss Bauabrechnung kostete der Neubau Fr. 69`950.-, die Arbeiten wurden durch die Firmen Bläuer Holzbau AG, Malerei Hodel, Gebr. John AG und den Werkhof Sissach ausgeführt.

Eptingerbrüggli

Das Eptingerbrüggli wurde 1916 durch den Verkehrs- und Verschönerungsverein Sissach und Umgebung (VVSuU) gebaut. Die Baukosten betragen Fr. 1`060.-. 1922 übernahm die Gemeinde vom VVSuU das Brüggli.

1987 wurde der Steg für Fr. 87`000.- saniert. Dabei wurden die Tragkonstruktion, Fundamente, der Oberbau mit Laufsteg und Handläufen repariert oder ersetzt. Es wurde Eichen-, Tannen- und Lärchenholz verwendet.

Am 8. Juni 2005 stürzte eine Pappel auf das Brüggli und liess dieses zusammenkrachen. Ende 2005 wurde eine neue Brücke erstellt. Dabei wurde die Gehplatte gegenüber der Alten um 80 cm höher gelegt (Entschärfung steile Zugangsrampe), die nutzbare Breite auf 150 cm (altes 110 cm) und mit einer Dacheindeckung versehen. Die Spannweite ist neu 30 m über die Ergolz.

Die gesamte Konstruktion ist ein Fachwerk und erfolgte in Vorfabrikation. Die Bauabrechnung betrug Fr. 185`072.- (die Haftpflichtversicherung beteiligte sich mit Fr. 65`000.-).⁴⁰



Eptingersteg 1916



Eptingerbrüggli 1925



1925



Eptingerbrüggli 2005



Eptingerbrüggli 2005



Neues Brüggli 2006

In der Projektierungsphase 1916 kam es zu einigen Unstimmigkeiten mit dem Wasserbau- Inspektorat, welche sich nach einigen Schreiben klärte.

□ An VWS 1916

Tit. Verkehrs- und Verschönerungsverein Sissach

Ihr Projekt eines Fussgängersteges über die Ergolz im Oberdorf ist an den Untersuchenden zur Begutachtung gewiesen worden. Nun sind im Situationsplan an 2 Orten Übergänge gezeichnet: einmal unter zwischen den Liegenschaften Buess-Gloor und Pesquetini, dann oben beim Depot der Eptinger- Wasser vorbei: Wollen Sie mir gefälligst mitteilen was zu gelten hat.

Nach dem Längsprofil zu schliessen wäre die unten liegende Stelle die richtige, es passte nicht für die obere Stelle. Sollte trotzdem die obere Stelle gelten, so müsste das entsprechende Längsprofil noch eingereicht werden.

Hochachtungsvoll, Strassen- Wasserbauinspektion, Liestal 13. März 1916 ⁴¹

□ an VWS 1916

Liestal, 14. März, 1916, Tit. V.V.V. Sissach, wie ich Ihnen in meinem Schreiben vom 13. März bemerkt habe so stimmt im Projekt für den ... Fussgängersteg das Längsprofil nicht, wenn die obere Stelle für den Steg gewählt wird. Wollen Sie mir davon noch das Längsprofil für diese Stelle einreichen.

Sodann muss ich noch bemerken, dass die Flussüberquerung nicht schräg, sondern winkelrecht zu den Ufern sollte gewählt werden. Es wäre davon auch der Situationsplan in diesem Sinne zu ändern- wir senden Ihnen einen Situationsplan und ein Längsprofil zurück.

Hochachtungsvoll, Strassen- Wasserbauinspektion ⁴¹

□ An Bauinspektorat 1916

An Strassen- Wasserbauinspektorat Baselland, Liestal

In Beantwortung Ihres Schreiben von gestern teilen wir Ihnen mit, dass der projektierte Fussgängersteg bei der oberen Einzeichnung beim Depot der Firma Singer&Buchendom AG ausgeführt werden soll. Der untere eingezeichnete Übergang sollte im Jahr 1912 ausgeführt werden, ist dann aber am Widerstand eines in Frage kommenden Liegenschaftseigentümers gescheitert das bezügliche Projekt werde nun in gleicher Breite oberhalb des Depots des Eptinger Wasser zur Ausführung gelangen.

Hochachtend, Namens des Vorstandes des V.V.V. Sissach, der Präsident..., der Aktuar..., Sissach, 14. März 1916 ⁴¹

□ An Bauinspektorat 1916

Im Schreiben des VVS vom 21. März 1916 an die Wasserbauinspektion findet sich folgender Inhalt:

Bezugsnahme auf Ihr Schreiben vom 15.3. beehren wir uns Ihnen in der Beilage einen neuen Konstruktionsplan mit Profil für den oberhalb des Depots der Brunnenverwaltung Eptingen zu erstellenden Steg über die Ergolz zu übermitteln. Der beiliegende Situationsplan ist ebenfalls gemäss Ihren Vorlagen richtig gestellt. Mit vorzüglicher Hochachtung, der Präsident Karrer.

□ Protokoll Baudirektion 3. April 1916

Der VVS ersucht unterm 8.3.1916 um Genehmigung des Projektes für einen Fussgängersteg über die Ergolz im Oberdorf in Sissach. Das Projekt wird unter folgendem Vorbehalt genehmigt: Die Betonsockel der Uferpfeiler und des Sprengwerkes dürften eine Änderung in ihrer Form erfahren da der Druck der Resultierenden nicht in die Grundfläche sondern in die Seitflächen fällt. Die Dicke dieses Sockels sollte daher von 70 cm auf 1 m erhöht werden. Auch könnte die bergwärts liegende Ecke im Fundament unter 45° gebrochen werden, so dass eine 40 cm breite schräge Fläche entsteht. ⁴¹

Nach weiteren Absprachen wurde dann die Baubewilligung erteilt.

□ Protokoll Bürgergemeinde Sissach 31. März 1916

Im Protokoll der Bürgergemeindeversammlung vom 31. März 1916 finden sich unter dem Traktandum 5, Gesuch des VVS bezüglich Holzabgabe folgende Einträge: ⁴²

Beschlussfassung betreffs das Gesuch des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Sissach um gratis Holzgabe zu einem oberhalb des Dorfes Sissach projektierten Stegs über die Ergolz in den Bützenenweg. Das Präsidium erörtert das Gesuch anhand der vorliegenden Pläne und erteilt bei der Eröffnung der Diskussion an Waldchef Häfelfinger das Wort. Dieser erklärt, dass die Zeit zum Holz fällen zu weit fortgeschritten ist und beantragt, die Bürgergemeinde möchte anstatt des Holzes einen Beitrag an die Erstellungskosten des Steges gewähren. Wirz Bezirkschreiber kann sich mit einem Beitrag auch einverstanden erklären und beantragt Fr. 300.- Zuweisung an die Kosten mit der Bedingung, dass der Fussweg bis an oberen Bützenenweg durch Weganfertigung an den V.V.V. zu übergeben sei. Landrat Ritter, E. Oberer unterstützen Antrag Wirz, beantragen Fr. 500.-.

.....

Die Bürgergemeinde ist Willens dem V.V.V. an den projektierten Fussweg oberhalb des Dorfes über die Ergolz einen Beitrag in Bar von Fr. 500.- an die Erstellungskosten zu bezahlen mit der ausdrücklichen Bedingung, dass das für Fussweg und Brücke benötigte Land von der Landstrasse bis in oberen Bützenenweg erworben und durch V.V.V. zugefertigt werde.

Der Steg wurde gebaut. Und 1922 durch die Gemeinde übernommen.

□ Protokoll Gemeindeversammlung 1922

Im Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung Sissach vom 15. September 1922 findet sich unter dem Traktandum 3 „Übernahme des Steges und der Zufahrtswege am östlichen Dorfausgang (von Verschönerungsverein) an die Einwohnergemeinde Sissach folgende Einträge: ⁴³

Als Traktandum 3 stellt der Verkehrs- und Verschönerungsverein Sissach u. U. folgendes Gesuch an den Gemeinderat zuhanden der Einwohnergemeindeversammlung:

„Der von uns zur Zeit erstellte Ergolzsteg, der das Oberdorf mit der Bützenen verbindet, wurde damals erstellt, um den Spaziergängern eine angenehme Verbindung zwischen den oben bezeichneten Gebieten zu ermöglichen. Dass die Erstellung dieses Ergolzüberganges ein Bedürfnis für unsere Gemeinde war, zeigt der tägliche Verkehr, der sich darüber abwickelt. Dieser Verkehr zeigt auch, dass dieser Steg heute nicht nur den Spaziergängern dient, sondern dem allgemeinen öffentlichen Verkehr. Wir erachten es deshalb als gerechtfertigt, dass ein solcher Weg durch die Gemeinde übernommen wird. In diesem Sinne stellen wir das Gesuch an Sie, die Gemeinde möchte diesen Steg mit den beiden Zugangswegen übernehmen“.

Die Abtretung erfolgt kostenlos. Der Gemeinderat empfiehlt die Übernahme und wird für den Ankauf des wirklichen Zugangsweges von der Ergolz in den Bützenenweg besorgt sein. Ohne Opposition wird Übernahme und Unterhalt von Weg und Steg einstimmig beschlossen. Die Übergabe hat durch Zufertigung zu geschehen.

Bankbrücke (Bischofsteinstrasse)

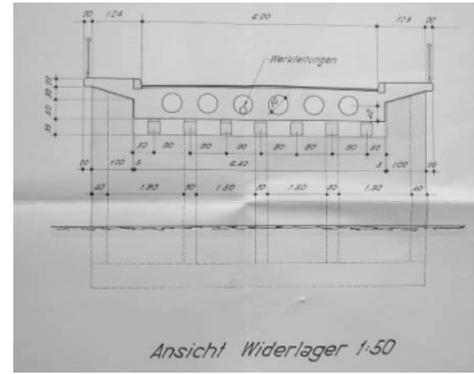
Die Bankbrücke wurde in den Jahren 1958 bis 1959 für rund Fr. 316`000.- erbaut.



Sicht Flucht heutige Brücke 1955



Baumeister Albert Wyss, Brückenbau 1958



Baupläne



2005

□ Baubericht 1960 (gekürzt)

Ende März 1956 beauftragte mich der Gemeinderat von Sissach mit der Projektierung einer Verbindungsstrasse zwischen Staatsstrasse und dem Bützenenweg, unmittelbar östlich der Kantonalbank. Die Hauptarbeit dafür bestand im Entwurf der Brücke für die Ergolzüberquerung. Anlässlich eines Augenscheines mit dem Gemeinderat wurde das Strassenprofil mit 6.0 m Fahrbahnbreite und beidseitigen Trottoirs von je 1.25 m festgelegt. ... Ende Oktober fasste der Gemeinderat den Beschluss, den Vorschlag für eine über 3 Felder durchlaufende Platte in vorgespanntem Beton weiter bearbeiten zu lassen. Das Projekt datiert am 7. Februar 1957 mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 356' 000.-.

Die Gemeindeversammlung vom 25. November 1957 genehmigte das Projekt und erteilte einen Baukredit von Fr. 347' 000.- und weitere Fr. 32' 000.- für den Landerwerb der Parzelle 512 der Basellandschaftlichen Kantonalbank. Im Baukredit waren die Mehrkosten enthalten für eine Verbreiterung der beiden Trottoiranlagen auf 1.5 m und die Erstellung eines Parkplatzes zwischen Zufahrtsstrasse und Kantonalbank.

Im Februar 1958 vergab der Gemeinderat die Arbeiten Brückenobjekt und Zufahrt Seite Bützenen an die Fa. A.b. Wyss, Sissach, und die Zufahrt Seite Hauptstrasse an die Fa. Schaffner, Sissach. Im Juni 1958 wurde mit den Arbeiten begonnen, und zwar vorerst mit den Pfeilern und Widerlagern und anschliessend mit der Zufahrt auf der Nordseite. Mitte Juni konnten die Widerlager betoniert werden und Ende Juni die

beiden Mittelpfeiler. Das Lehrgerüst erstellte der Unternehmer mit SL-Rüstträgern und Dreirohrstützen der Fa. A. Locher, Zürich. Die Vorspannkabel wurden von Stahlton AG, Zürich, geliefert und nach unseren Angaben verlegt. Es wurden eingebaut 10 Kabel Typ JJ/90 mit beidseitigen Injektionsankern, über die gesamte Brückenlänge gespannt, und 8 Kabel JF/90 mit einseitigem festem Anker und nur 34 m Baulänge. Am 5. September 1958 wurde die Fahrbahnplatte in einer Tagesetappe betoniert. Bereits eine Woche später konnte der Brunnenmeister die neue Wasserleitung verlegen.

Die Gehwegkonsolen wurden erst am 26. September betoniert.

Im Februar 1959 führte die EMPA einen Belastungsversuch der Brücke durch. Das Ergebnis war erfreulich, in dem die gemessenen Werte sehr gut mit den rechnerischen Werten übereinstimmten.

Im Frühjahr 1959 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden. Der Belag auf der Zufahrt Seite Bützenen und der Brücke wurde Anfangs Juli 1959 eingebaut, derjenige auf der Zufahrt Seite Hauptstrasse Ende August 1960. Das Aluminium Geländer wurde durch P. Tschudin, Schlosser, Sissach, geliefert und montiert.

Die Bauabrechnung ergibt ein Total der Baukosten exklusiv Landerwerb von Fr. 316`096.-.
Sissach, 16. September 1960, Der Ingenieur: Hans Blattner ³⁹

□ Sanierungsarbeiten 1985

1959 wurde als Belag 5 cm nicht wasserdichte Verschleisschicht TA 10 eingebaut. Nach 25 Jahren war die Verschleisschicht komplett verwittert und an der Betonkonstruktion wurden Korrosionsschäden festgestellt. Ende Juli 1985 bis Anfangs Oktober 85 wurden darum Betonsanierungen und die Fahrbahnsanierungen durchgeführt. Dabei zeigten sich grössere Korrosionsschäden als angenommen, was zu einer Kostenüberschreitung führte. Anstatt der Fr. 55`000.- Kostenvoranschlag lag die Bauabrechnung bei Fr. 88`060.- ³⁹

Netzenbrücke

Die Netzenbrücke wurde 1998 durch die Gemeinde gebaut. Der Kanton Basel-Landschaft beteiligte sich mit einem namhaften Betrag an den Baukosten. Die nördlich der Ergolz gelegenen Quartiere Grienmatt und Stebliger wurden mit dieser Brücke an die Schnellstrasse angeschlossen. Dadurch wurde die Löwenkreuzung entlastet. Die Baukosten betrugen Fr. 2`991`000.-.



Sicht auf den Netzenhof und das Netzengebiet 1958. Schnellstrasse sowie Kläranlage sind noch nicht gebaut. Heute ist anstelle des Hofes der Autobahnwerkhof dort.



2004

□ Baubeschrieb (stark gekürzt)

Auftraggeber ist die Gemeinde Sissach. Das Bauwerk wird die Funktion des Zubringers (Ziel-, Quellverkehr) von der HLS J2 zu den nördlich der Ergolz liegenden Gemeindegartnern übernehmen.

Die Brücke ist ca. 97 m lang und spannt über fünf Felder als durchlaufende Betonplatte. Sie ist in Längsrichtung vorgespannt. Die Stärke der Betonplatte beträgt 68 cm. Die Platte verjüngt sich zu den seitlichen Rändern. Sie ist in Querrichtung geneigt und schliesst an den Rändern mit Jersey-Wänden ab. Die vorgespannte Brücke ist mit einer Bauhöhe von 68 cm und einer Spannweite bis zu 25 m sehr schlank. Die mit der Fahrbahn fest verbundenen Jersey-Profile tragen zur Erhöhung der Steifigkeit der Gesamtkonstruktion bei. Die Pfeiler sind schlaff armierte Scheiben, welche auf Pfählen ruhen.

Bauausführung Mitte März 1998 bis Ende 1998.

Voranschlag Totalkosten Bauarbeiten (inkl Anschlüssen) Fr. 2`900`000.-

Jauslin&Stebler Ingenieure AG, Muttenz

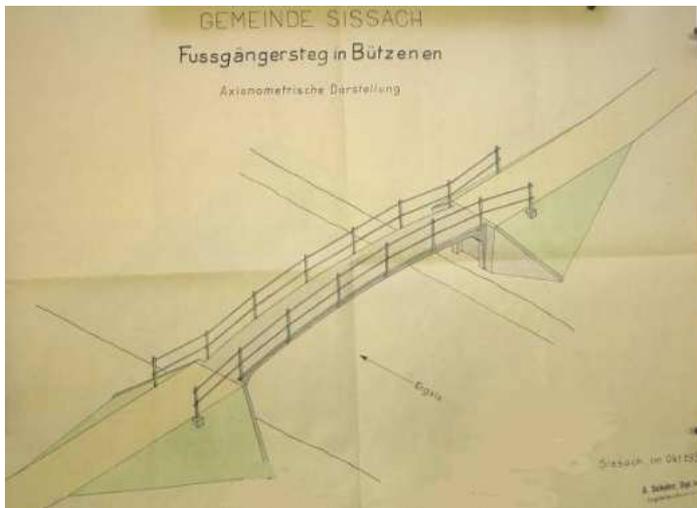
Die Bauarbeiten wurden durch Glanzmann AG, Binningen, ausgeführt.

Totalkosten Bauabrechnung 15.9.1999: Fr. 2`991`438.-²⁹.

Weidenbodensteg (Bützenen)

Schon 1938 wurde ein Brüggliprojekt im Bereich der Bützenen, im Jahr 1944 ein anderes Projekt vorgesehen. Beide wurden aus nicht bekannten Gründen nicht realisiert.³⁷

Die Fussgängerbrücke wurde 1999 für rund Fr. 242`000.- erstellt.



Projekt 1938



Bützenengebiet ca. 1960



2005

□ Baubericht 1999 (gekürzt)

Ein langer Wunsch soll in Erfüllung gehen, der Fussgängersteg über die Ergolz rückt in die Nähe. Im März 1999 beauftragte uns der Gemeinderat mit der Projektierung des Weidenbodensteges.

Vorgegeben war der Standort des Steges, bestimmt durch die Ostgrenze beim Kindergarten und die südwestliche Ecke der Mehrzweckhalle Bützenen. Der Weg zum Bützenenweg soll auf das geplante Retentionsbecken Rücksicht nehmen. Der Fussgängerweg soll zur Reduktion der Unterhaltskosten, gedeckt sein. Schon im Zusammenhang mit der Projektierung des Retentionsbeckens (wurde bis anhin nicht gebaut, der Verfasser) wurde mit dem TBA Hauptabteilung Wasserbau die Frage des HQ_{100} besprochen. Diese wurde festgelegt auf $1.15 \text{ m}^3/\text{sek}$. Daraus ergibt sich eine Höhe von der Bachsohle bis UK Fussgängersteg von 3.6 m.

Die gesamte Konstruktion ist als Fachwerk vorgesehen. Das Verhältnis der Felderlänge zur Rahmenhöhe ergibt sich in diesem Fall optimal. Die Spannweite zwischen den Widerlagern beträgt 23.7 m, die nutzbare Breite wurde auf 2.0 m festgelegt. Dies entspricht einer normalen Trottoirebreite. Der Querschnitt der Gurthölzer beträgt 24/24 cm, derjenige der Streben 18/18 cm. Der Bodenbelag ist ebenfalls in Holz vorgesehen, die Dacheindeckung erfolgt mit Dachschiefer. Die Montage des gesamten Steges inkl. Bedeckung erfolgt auf dem Pausenplatz. Mit einem Autokran wird der Steg (Gewicht ca. 15 t) auf die vorbereiteten Widerlager versetzt. Dadurch lassen sich viele Autokranstunden und das gesamte Gerüst für die Bedeckung einsparen. Gemäss Inventar von W. Stadelmann über die Bündner Holzbrücken betragen die Unterhaltskosten pro Jahr mit Dach 1%, ohne Dach 1.8 %. Die Kosten für die Eindeckung sind somit in relativ wenigen Jahren amortisiert.

Auf der Südseite (Kindergarten) wurde das notwendige kurze Wegstück mit einem Schwarzbelag versehen. Auf der Nordseite (Mehrzweckhalle) wurde der Weg, damit er rollstuhlgängig ist, mit einem befestigten Mergel ausgeführt. Die Verbindungstreppe zur Mehrzweckhalle ist mit abgeriebenen grauen Betonstufen erstellt. Der Zugangsweg und der Steg wurden zusätzlich mit einer einfachen Beleuchtung versehen. Es wurden „Pilze“ mit einer reduzierten Höhe verwendet.

Am Bützenenweg wurde ein Sitzplatz mit zwei Bänken eingerichtet. Ein Ahorn soll später Schatten spenden.

Die Bauabrechnung lautet auf Fr. 242`015.- gegenüber dem Kostenvoranschlag von Fr. 255`850.-

Planung durch Ingenieurbüro Blattner AG, Sissach; Tiefbau- und Betonarbeiten Fa. Ziegler AG, Liestal; Holzarbeiten Fa. Bläuer AG, Sissach³⁸.

Kanton

Wachtbrücke (Hauptstrassenbrücke)

Die Wachtbrücke ist der älteste Brückenübergang im Raum Sissach. Auf allen bekannten historischen Plänen ist an diesem Standort ein Bachübergang eingezeichnet. Gemäss Archiven ist der Übergang erstmals 1474 erwähnt. Bruckner erwähnt 1757 den Bachübergang mit folgenden Zeilen:

1757, Merkwürdigkeiten, Zollbruck

Über den Bach so aus dem Diegter-Thal durch Sissach in die Ergolz läuft, ist in dem Flecken Sissach eine steinerne Brücke, und eine hölzerne über die Ergolz so naher Rheinfelden leitet, erbauen; allhier findet sich auch der Zollstock, so ein recht der Landgrafen des Sissgaus ist¹²

An dieser Stelle befand sich auch die Zollstation für die Strecke über den unteren Hauenstein. 1748 wurde die erste bekannte Brücke aus Stein gebaut. Diese wies beidseitig gewölbebedingt eine starke Steigung auf.

Die Bitterlin- Chronik hält folgendes fest¹³: 1850, die Dorfbrücke über den Zunzgerbach auf der Landstrasse gebaut. Die alte hatte ein so hohes Gewölbe, dass man auf einer Seite steigen und auf der anderen abwärts gehen musste.

Infolge dieses Hindernisses wurde 1850 die heutige Brücke aus Gisiberg- Muschelkalk gebaut. Der Stein besteht aus einem Muschelkalkaglomerat und ist sehr witterungsbeständig und solid. 1932 erfolgte die Bachkorrektur mit Anpassungsarbeiten bei den Widerlagern und 1998 wurde die Brücke durch das Tiefbauamt BL (TBA) umfassend saniert.



Hist. Gemälde



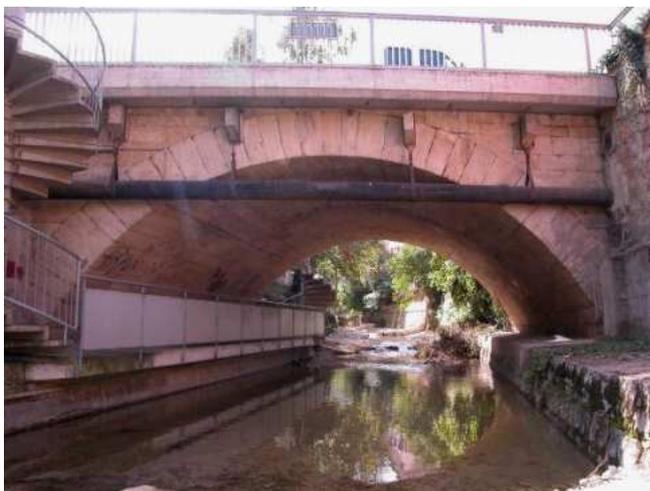
1905



1914



1954



2004

- In der Vorprojektstudie werden genannt ¹⁴:

Rund 35% der Gewölbeuntersicht sind beschädigt. Das Gewölbe wird bei nasser Witterung stark durchnässt. Die aufbetonierten Konsolen weisen Risse, Abplatzungen, freiliegende Armierungen und Nass- und Sickerstellen auf. Der Abrostungsgrad bei der Armierung beträgt bis zu 70%. Steindruckfestigkeiten- Messungen zeigten schlechte Werte. Gemäss Empfehlung der Ingenieure (W. Mory Maier Bauingenieure AG) soll zur Tragsicherheit eine Lastverteilungsplatte über das Gewölbe gebaut werden und abgedichtet werden. Die Kostenschätzung betragen insgesamt Fr. 471`000.-.

Rhyfälderbrücke (Zollbrücke, obere Ergolzbrücke)

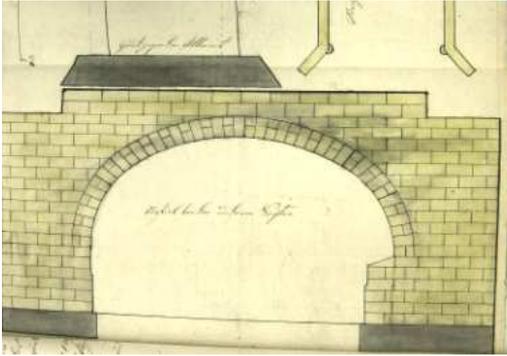
Schon auf dem Zehntenplan von G.F. Meyer von 1690 ist eine hölzerne Brücke eingezeichnet. Die heute noch bestehende Steinbrücke (die älteste noch bestehende Brücke in Sissach) wurde gemäss Bitterlin- Chronik 1815 für CHF 4`752.- gebaut, wobei der Kanton die Hälfte zu leisten hatte. In einem anderen historischen Dokument wird das Baujahr 1812 angegeben. Im Brückenfundament auf der westlichen Seite ist die Jahreszahl 1814 eingemeisselt. Dies korrespondiert mit dem Fertigstellen der Prütsche.

Erste schriftliche Erwähnung diese Brücke findet sich bei Bruckner: 1757, Merkwürdigkeiten, Zollbruck, die Ergolz läuft, ist in dem Flecken Sissach eine steinerne Brücke, und eine hölzerne über die Ergolz so naher Rheinfelden leitet, erbauen; allhier findet sich auch der Zollstock, so ein Recht der Landgrafen des Sissgaus ist.³³

Im Jahr 2003 legte der Gemeinderat Sissach eine Zonenplanmutation Ortskern der Gemeindeversammlung vor. Darin sollte der Brücke das Schutzstatut „Erhaltenswerte Bausubstanz“ abgesprochen werden und dem Kanton (Eignerin) ermöglichen, eine neue Brücke anstelle der historischen zu bauen. An der Gemeindeversammlung vom 15. Oktober 2003 wurde diese Zonenmutation mit 2/3 Mehrheit abgelehnt (AGNHS massgebend am Widerstand beteiligt), die Brücke bleibt weiterhin im Zonenplan mit „Erhaltenswerte Bausubstanz“ aufgeführt. Aufgrund dieses Entscheides wurde durch das Tiefbauamt ein Sanierungsprojekt ausgearbeitet und umgesetzt. Die Instandstellungsarbeiten begannen Anfangs 2005 und dauerten bis zur Fertigstellung des Fussgängerweges bis Mitte 2006. Im April 2005 wurde die Brücke für den motorisierten Verkehr geöffnet. Die Bauarbeiten wurden durch die Firma Albin Borer ausgeführt, der Holzsteg (nach Submissionseinsprache und dadurch grosser Verzögerung) durch die Firma Häring, Pratteln.



ca. 1900, noch mit offenem „Dig“ zur unteren Fabrik



Brückenplan ca. 1812, Staatsarchiv BL



2003



2005



2006

Nachfolgend einige Schriftwechsel aus den früheren Zeiten. Wiederum zum Teil aus der Zeit der Trennungswirren. Darin manifestieren sich die gegenseitigen Widerstände zwischen Gemeinde und der Stadtobrigkeit zum Teil sehr deutlich. Im Bereich der Brücke gab es einige Hochwasserschäden, auch im Bereich der Böschungsmauern.

□ Kostenstellung 1811- 1814

Herrn Hug, Gemeinderathspräsident, Beliebe, auf Rechnung der Gmeind, für die Neüe Brug und Brüschen

1811, Aperil den 25ten. Ein Klafter Quaterstein ab der Däniker-Fluh zu des Schweizers Brug, gefuhrt per Klafter laut Acort. Heümonat den 1ten und 2ten. Drey Klafter Quatersteine von obigen Ort zu Neüen Brug geführt.

Die Kosten betruagen für die erste Fuhr 8 Franken und 5 Batzen und für die zweite 25 Franken und 5 Batzen. Der Fuhrmann war Herr Gerster, damals auch Sonnenwirt. Weitere Steinladungen brachte Gerster im Mai und Juni 1812.

Von President Hug an obige Fuhren per Abschlag Gelt empfangen Fr. 50, 2 bz., resistiert Fr. 13 bz. 5 r. 5.

Der letzte Eintrag über eine Steinlieferung datiert vom 2. November 1812.

1814, Mayen den 27ten. Da der Rost zur neüen Prüsche gelegt worden, haben 3 Gemeind Rätth verthan dito 3 Zimmerleüt und dito Handlanger. Den 28ten. Auf Befehl des Gemeinde Rath 7 Maurern so an der Prüschen geschafft 3 ½ Mass Wein und Brod gegeben.³⁴

□ Kostenstellung 1812

1. Anbei die Brüg und Brüsche in Sissach als ist das bis dato stehend von Quader gemachten Quatt gegen dem Dorf an etlichen Orten schadhafft das es sich gesetzt hat wen dasselbe, ganz aus den Fundament somit den darunter liegenden Rost Fuss weggenommen, und ein neuen Rost geleit und das Quatt nun ausgeführt, wie auch das Quatt gegen der Brug das noch guth ist muss bis um das Widerlager vom Gewölb abgetragen, und das Gewölb samt Seiten und Baute muss mit gehauenen Quader, nachdem Plan zu machen.

2. Wann die Schirmpritsche an die Quatt von der Läng angebaut wird, so müssen die Quattmauern von der Britsche lang sejen 20 Schuh und hoch ab dem Rost 6 Schuh und die Mauer dick 4 Schuh im Haupt gegen den Bach mit gehauenen Quader.

3. Das Bachbett an der Brüttsche muss erstlich durch den Bach ein Rost geleit, ab dann mit gehauenen Quader nach der Form einen halben ab dem Rost 3 Schuh hoch und die Mauer 6 Schuh dick, oben auf alle mit Quadern gemacht werden, und das Bachbett von einem Quatt zum anderen 30 Schuh breit, für diese Arbeit ist der Arbeiterlohn, die Quader hauen, die Quatt abtragen, die Röste helfen legen. Die Quatt samt dem Gewölb ausführen und die Brüttsche wie oben beschrieben, die Maurer Arbeit machen 700 Franken. Wenn aber das oben beschriebene Quatt nicht ganz muss abgetragen werden und der Rost darunter kann liegen bleiben, welches sich zeigen wird wenn man am Abbrechen ist, welche man dato nicht erkennen kann, sonst die Arbeit wie oben beschrieben gemacht wird ist der Arbeitslohn 580 Franken. Zu dieser beschriebenen Arbeit braucht es neue Quader aus dem Tenniker Stein Gruben 36 Klafter, jeder Klafter zu 36 Schuh an Haupt gemessen, welche der grösste Theil auf dem Platz liegt braucht es ohngefähr 60 à 25 bz. pro Mauerstein zum Hintermauern ohngefähr 30 Wagen, und Sand ohngefähr 100 Wagen, - und für Eisen zum klammern Nägel zu den Rösten um zu Bachstellen ohngefähr für 100 Franken.

Itingen, 16. März 1812, Jacob Boyle, Maurer³⁵

□ Kostenzusammenstellung Gemeinderat 1912

Verzeichnis was bis dahin zu der Brug und Prüttsche bei Sissach bezahlt und noch zu bezahlen ist:

Die Maurer von Tenniken für 2 Klafter Quadersteine zu graben und zu hauen, das Klafter à 8.- fr., unter Verweisung bezahlt	196.-
Von den obrigen Maurer das Helfen die Steine auf den Wagen zu laden	3.30-
Dem ... Martin von Tenniken von 13 ½ Klafter Stein auf den Platz herführen, auf den Weg bezahlt	128.70-
Dem Förster von Jtingen für 2 Eichen ab dem Jtinger Bann auf die Sagerlei zu führen bezahlt	25.80-
Bis dahin aus Cassa	353.80-
Noch zu bezahlen	
Von den übrigen 11 Klafter Stein welche auf den Platz sind macht der Fuhrlohn aus	93.50-
Woran der Fuhrlohn von der Eiche auf die Sage zu führen	25.30-
Von Sage Eiche der Sagerlohn welcher ungefähr ausmacht	24.-
Dieses gesagte Holz auf den Platz zu führen	20.-
Der Zimmermann fordert lt. Verzeichnis von dem	32.-
Jacob Bogli, Erstellung Mauer von Stein brauchte noch 12 ... Quader, welche noch ..	192.-
Und 60	150.-
130 Wagen von Mauersteinen kosten ungefähr	156.-
100 Wagen Sand kosten ungefähr	100.-
Für Eisenklammern und Nägel ungefähr	100.-
	892.80-

Der Präsident des Gemeinderath, Johann Hug, Sissach 17. März 1812³⁵

□ Brief an Gemeinderat 1813

Hochgeachteter Herr Präsident, Hochgeachtete Herren

Die Gemeinde Sissach ist schon einige mal angehalten worden, die Schirmprüttsche zu der voriges Jahr neu erbauten so genannten Rheinfelder Zollbrücke machen zu lassen. Das Holz zu den Rösten ist bereits vor mehreren Jahren angeliefert worden; allein bis jetzt hat die Gemeinde die gehörigen Anstalten zur Erbauung dieses Prüttsche noch nicht getroffen. Die Ergolz hat sich bei dem letzten Gewässer also vertieft, dass das Bachbett 3 Schuh tiefer liegt als das Fundament der Widerlager. Wenn daher nicht schleunigst diese Schirmprüttsche gebaut wird, so kann die neue Brücke Schaden leiden und der Gemeinde wiederum beträchtliche Kosten verursachen. Obwohl ich keinen besonderen Auftrag habe über solche Gegenstände Aufsicht zu halten, so ist die Sache von allzu wichtiger Bedeutung, als dass ich sie mit stillem Schweigen übergehen könnte. Der ich mit vollkommener Hochachtung bin, ihr Dienstbereitwilligster Hagenbach

Basel, 26. Juli 1813³⁵

□ Brief an Gemeinderat 1814

Hochgeachter Herr Präsident, Hochgeachte, Hochgeehrte Herren

Ich muss abermals Wohlderselben anzeigen, dass die Schirmbrütsche der so genannten Rheinfelder Zollbrücke in Sissach noch nicht gemacht ist. Sowohl das Holz als auch die vorderen Quadersteine sind fertig und Maurer Bogli sagte mir, dass er jetzt so froh gewesen wäre diese Arbeit bei der guten Witterung vollenden zu können. Allein die Gemeinde Sissach müsste noch ca. 100 Wagen lose Steine zum Hintermauern zuführen. Er, Bogli habe der Gemeinde Präsident schon mehrere Male darum angesucht, bisher aber ohne Erfolg zu haben. Durch diese Verzögerung können mehrere Mattenbesitzer wegen ihrem Bachufer und Brütsche im längeren zu mehr Schaden, unter welcher Hr. Greifensteiner- Gerster als der grösste Güterbesitzer sich am meisten deshalb klagt.

Sodann ich dies Anzeige zu beliebigen Verfügung Meinen Hochgeachten Herren anhier stelle verharre mit vollkommener Hochachtung.

Wohldieselben, Dienstbereitwilligster, Hagenbach, Basel 25. April 1814

□ Rathsprotokoll 1814

Soctrades Raths Protocolli vom 30. July 1814

Löbl. Land Collegium berichet

Sissacher Schirmbrütsche: Der Rheinfelder Zollbrücke bereits unterem 20. Juny 1807 hätten bey der Gemeinde Sissach zu Erbauung der Rheinfelder Zollbrücke 250.- Franken und zur dortigen Schirmbrütsche 800.- Franken aus der Staatscassa bewilligt worden, 800.- Fr. seither der Gemeinde ausbezahlt worden. Ungeachtet der Dringlichkeit der Arbeit und des erlassenen wiederholten Befehlen sejn solche mehrere Jahre liegen geblieben. Die Brücke sej endlich fertig geworden, hingegen an der Schirmbrütsche habe sich die Gemeinde Rath, der eine für alles davon weis, erklärt abermals saumselig gezeigt und die so nöthige Erfüllung der einten Brückenmauer versäumet und träge daher Schuld dass das letzte Gewässer ein 25 Schuh langes Stück von der neu erbauten linken Wandmauer weggerissen, welches um in die gedoppelten Dicke nach dem Vorschlag des Inspectors wieder aufgebaut werden müsste. Löbl. Land Collegium erachtet dass der Befehl zu schläunigen Herstellung dieses Schadens auf Kosten der Gemeinde, es ist *Bezeugung* das Missvergnügen für die bewiesen Säumllichkeit der Vergabe ertheilt werden solle.

Soll nach diesem Vorschlag verfahren und löbl. Land Collegium aufgetragen wird, das desfalles erforderliche anzuordnen. (Rest fehlt)

Offensichtlich waren sich die Gemeinde und die Stadtobrigkeit auch später häufig nicht einig. Auch in anderen Wasserbau- Angelegenheiten nicht, was nachfolgendes Schreiben vom Jahr 1817 aufzeigt. Viele weitere Schriften aus dieser Zeit finden sich, mit ähnlichen Vorwürfen und mit nicht konformem Obrigkeitsgehorsam der Gemeinde Sissach, im Archiv.

□ an Kantonsrat 1817

Hochgeehrter Präsident, Hochgeehrte und Hochverehrte Herren

Wenn schon Ihr Schreiben an mich vom 26. März abhin, in welchem Sie ein Ihr grosses Missvergnügen bezeugen über mein Betragen, wegen der Herstellung des Wasserschadens zu Sissach, so nahm ich doch hierdurch die Freiheit, Ihnen über einige Gegenstände des Wasserbaus zu Sissach betreffend, als der Ursache meines Betragens inständlichen zu erklären.

Der Wasserschaden bei den Häusern No. 81, 82, 83 ist von sehr geringer Bedeutung und die Herstellung desselben von keinem solchen Wichtigkeit, dass es erforderlich geworden wär wegen diesem an Löbl.

Land Collegii zu berichten, **und mir scheint viel mehr dass die Herren Gem. Räte durch diese Anzeige sich selber haben wichtig machen wollen**, nach dem Schreiben des G.R. zu urtheilen

glaubte ich, dass ob besagte Häuser sich wirklich schon zum Fall neigen und zu der Erhaltung schnelle Vorkehrungen müssten getroffen werden, das dieselben doch noch auf festem Grund und Boden stehen, so haben sich schon an mehreren Orten mit beträchtlicheren Wasserschäden, durch Abbruch und Wegreissen der Ufer ereignet, welche die betreffenden Partikularen ohne Baubescheinigung einer Obrigkeitl. Deputation wieder hergestellt haben. Über dieses hat sich bei diesem Augenschein keines von diesen Häusern Besitzer gezeigt, und so war niemand zugegen als der Präsident des G.R. und dessen Collega Gr. Buser. Endlich hat niemand kein Vorschlag von mir gefordert, wie dieser Wasserschaden wiederum hergestellt werden sollte, und da ich aus der Erfahrung schon zum voraus wusste, dass weder der **Superkluge G.R. noch ein egoistischer Partikular zu Sissach**, die durch eine Art **so genannter Kleinstädter Stolz bis zum Eckel unmöglich sind**, gewiss keinen Vorschlag zu einem Wasserbau von mir annehmen würden, über welches Sie sich seit ein paar Jahren bestimmt erklärt haben, es wäre also sehr unklug von mir gewesen, ihren Vorschlag zu der Herstellung dieses Wasserschadens zu geben. Uebrigens dünken mich noch meine Einsichten, dass dieser Gegenstand ein Communal Sache sind, nicht eine Sache die die Regierung anbetrifft seje.

Nun komme ich auf den Wasserschaden bei der Zollbrücke, ich will ganz kurz darüber sein. Löbl. Land Collegium hatte mir vor ungefähr zwei Jahren aufgetragen die corrodieren Ufer und die Vertiefung in dem Bachbett unterhalb dieser Brücke zu beaugenscheinigen, und Vorschläge nebst einem Plan einzugeben, wie die Bücke gegen das Unterwaschen des Wassers gesichert werden könnte. Ich habe diese Vorschläge nebst einem Plan löbl. Land Collegium eingegeben, dieses alles wurde genehmigt, und mir aufgetragen, die Sache nach diesen Vorschlägen in das Werk zu setzen, ich gab dem G.R. in Auftrag die Steine die nach diesem Vorschlag erforderlich waren, auf den Platz zu führen, so aber mir geschehen, indessen liess ich das erforderliche Holz herbeiführen, in der Zwischenzeit ermahnte ich den Präs. des G.R. wieder an die Steine solche durch die Gemeinde herbeiführen zu lassen.

So aber wieder nicht geschehen ist, indem der Präsident des G.R. Sissach dachte.... immer, Verzögerungen und Ausflüchte suchte, ich kommunizierte Ihnen die Erkenntnisse das Löbl. Land Collegii, was von Seite Löbl. Regierung die Kosten dieses Wasserbaues bezahlt werden soll, und sagte, die Behörde habe schon oft etwas versprochen und nachher nichts bezahlt, der Präsident und einige Gem. Rätthe wollten nach **ihrer gewohnten Superklugheit**, ein einen Revers aufzustellen und gut dafür zu stehen, dass das müsste von der Regierung zu zahlen versprochen, ihnen bezahlt werden sollte, diese bedankte und hieraus seht dass ich **mit überwitzigen Mannen** zu thun habe.

Zu der Art wie dieser Wasserbau angelegt werden sollte, werden Piloten mit eisernen Schuhen erforderlich, die ich nach einem Modell so habe Lohnherr mir gegeben in Liestal habe verfertigen lassen, und dieselben aus meinem Geld bezahlt habe.

Im vorigen Spätjahr war mit diesem Wasserbau von einem von Sissach auf Befehl des G.R. angefangen, welcher Zimmermann nach dem Präsidenten des G.R. der vornehmste Wasserbaumeister in dem Lande seje, allein auf ein ganz andere als die von mir vorgeschlagenen Art, mit sehr beträchtlichen Holzaufwand welches nach der Bauart dieses so genannten Wasserbaumeisters bei allen seinen Bauten erfordert wird, zum Beweise dienet, dass der selbst zur Herstellung einer durch das Hochwasser zerstörter Theil der 30 Fuss breit und 4 Fuss hoch ist, 68 Stück Thannenholz 4 grosse Eiche gefordert hat – bei diesem Wasserbau bei der Brücke wollte der G.R. die die Pfeiler Schuh die ich dazu anfertigen lasse und bezahlt habe, auch mit und mitgebrauchen, und der Ursache weil dieselben zu Liestal und nicht zu Sissach verfertigt worden sejen. Ich habe diesen Gegenstand dem Land Collegium einberichtet und Bezahlung begehrt, wie auch ein Conto an Herrn Oberförster übersandt, aber niemand will bezahlen.

Ich will über den Wasserbau zu Sissach noch mehr Beispiele anfügen.

Herr Gerster, Sonnenwirt zu Sissach hatte ein Schirmpritsche gegen Vertiefung des Bachbettes in dem Zunzger Bach bei seinem Baumgarten, dieser war durch ein hohes Gewässer zerstört und fortgerissen, diese wurde durch Herrn Oberförster und mir beaugenscheinigt, und zu deren Erbauung von Gerster das erforderliche Holz bewilligt, mit der Bedingung, dass die Ufer aus Quadter von Stein verfertigt werden sollen, dieses wollte er nicht nehmen, nachdem das Holz das ihm von Löbl. Waldkommisär bewilligt worden war, nahm nicht an, er erkaufte das erforderliche Holz, um diese Pritsche nach seinem Gefallen dieser Pritschen mit hölzernen Blockmüerchen anzulegen, welche aber arg zu schon wieder zum Theil minimiert ist.

Den Grossrath Buser wurde zu einer Pritsche beordert, die durch das hohe Wasser weggeschwemmt worden, ebenfalls Holz bereit lieget, um solche nach einem Plan, der nach dem Auftrag des Löbl. Land Collegiums verfertigt worden ist, wieder aufzubauen, mit den gleichen Bedingungen, dass nach dem gegebenen Plan die Uferbefestigung nicht mit Holz würden, sondern mit Stein verfertigt werden sollen, allein Herr Buser hat demahlen über das bewilligte Holz noch 30 bis 40 Stück auf dem Platz, und wird gewiss die Seitenwände an den Ufern nicht von Stein so verfertigen und statt derselben hölzerne Blockwände

anlegen. Aus allen diesem ergibt es sich deutlich, dass die Herren zu Sissach **nicht den geringsten Respect für die Anordnungen des Löbl. Land Collegium haben.**

Übrigens habe ich schon seit zwej Jahren in einigen Gemeinden in dieser Gegend vernommen, dass Sie die **Herren Sissacher keinen Unterricht und Vorschläge** in dem Wasserbau von mir annehmen, sondern, indem sie diese Sache schon seit längerer Zeit besser als ich verstehen, und geschicktere Wasserbaumeister als ich sej, seit langer Zeit haben. Dieses sind sehr unerfreuliche Äusserung für mich, nur muss man mir nicht zumuten, mit **diesen überwitzigen Pedanten in Geschäft einzulassen**, aus allen diesen Gründen dem ich noch mehrere beifügen könnte, muss ich mich wiederholt erklären und wenn Sie Meine Hochgeachteten Herren es nochmals ungütig aufnehmen,
- dass ich mich in keinem Gegenstand, den Wasserbau zu Sissach betreffend einlassen werde.
- Hierbei bleibe ich und hoffe dass mir solches nach obigen Erklärungen und Thatsachen niemand übel nehmen wird.

Schliesslich bin ich mit vollkommener Hochachtung gegen Sie, meine Hochgeachten und Hochgeehrten Herren. Ihr treu ergebenster JJ Schäfer, Landkommisarius, Münchenstein, 10. April 1817 ³⁵

Später im jungen Kanton Baselland war die Zusammenarbeit dann wohl wieder konstruktiver zwischen Gemeinde und Kanton.

□ Bittschrift an Baudirektion 1893

Rheinfelderbrücke, 13. Februar 1883

Gemeindekanzlei Sissach, Begehren um Erstellen eines Brückengeländers auf die Ergolzbrücke

Hochgeehrter Herr Direktor

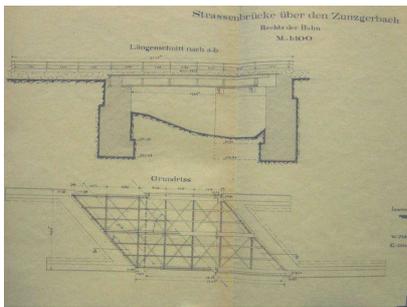
Die obere Ergolzbrücke in hier, über welche die Rheinfelderstrasse führt, ist ziemlich schmal, sie hat dazu sehr niedere Schutzmauern; diese sind nur etwa $\frac{1}{2}$ m hoch. In Folge dessen können leicht Unfälle vorkommen, so ist z.B. vorigen Herbst ein schönes Rind über die niedere Schutzmauer hinaus und in den Bach gestürzt. Natürlich verlangen die Leute Abhilfe.

Der Gemeinderath von Sissach stellt deshalb an die Tit. Baudirektion das ergebene Gesuch diesem Übelstand durch ein solides Geländer gefälligst abhelfen zu wollen. In Erwartung einer günstigen Lösung dieser Angelegenheit mit Zusicherung vollkommenster Hochachtung, Namens des Gemeinderaths, der Präsident Sutter, der Gemeindeschreiber Wirz

Antwort: Das Strassenbauinspectorat wird eingeladen ein eisernes Geländer auf die Brückenbrustwehr an der Rheinfelderstrasse in Sissach anbringen zu lassen. Die Baudirektion P. Tschopp ³⁶

Zunzgerstrassenbrücke Hauptstrasse

Die Brücke beim Restaurant Linde entstand im Zuge der Strassenunterführung nach Zunzgen im Jahr 1899. Sie bestand aus einer Eisenträgerkonstruktion. Der gleiche Brückentyp wurde zur gleichen Zeit auch an der Felsenstrasse gebaut (diese wurde 1997 gesamt erneuert). An der Gemeindeversammlung vom 7. Mai 1969 wurde ein Gemeindebeitrag für den Neubau gutgeheissen.



Plan Brücke Zunzgerstrasse 1899
(SBB Historic)



Brücke bei Rest. Linde ca. 1987



2004

- Gemeindeversammlung 1969, Traktandum 7, Brücke Diegterbach Zunzgerstrasse

Gemeinderat Madörin orientiert: Der Staat hat ein Projekt für eine neue Brücke über den Diegterbach unterbreitet. Auf beiden Seiten sind Trottoirs vorgesehen. An die Gesamtkosten hat die Gemeinde einen Kostenbeitrag von rund Fr. 14'000.- zu leisten. Dem Kredit dürfte sicher zugestimmt werden und die Gemeinde könne dem Staat für die neue Brücke dankbar sein. Präsident Buser gibt Kenntnis von einem angesetzten Augenschein und von der Umleitung während der Bauzeit. Jakob Lehner-Stengele ruft den grossen Gefahrenherd in der Unterführung in Erinnerung und glaubt, eine Geschwindigkeitsbeschränkung könnte die Gefahr mindern. Der Vorsitzende erklärt, dass beim so genannten Kistenpass ein Fussgängerstreifen angebracht werde. Die Polizei lehne jedoch eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts der Konsequenzen wegen ab. Der Staat habe mit den SBB wegen der angestrebten Fussgänger- Bahnunterführung verhandelt. Der Kosten wegen käme eine Ausführung eines solchen Projektes erst mit der fälligen Brückenreparatur in Frage.⁸

Gesamtkosten und Baujahr (s.w. 1970) sind aus den gefundenen Archivquellen nicht ersichtlich.

Weihermattviadukt (Autobahn A2)

1967 wurde die äusserst grosszügige Umfahrungsstrasse J2 (damals T2, Tal-Entlastungsstrasse) eröffnet. Gleichzeitig wurde der Bahnübergang beim Ebenrain definitiv geschlossen und rückgebaut.

Die Autobahn A2 (damals N2) wurde 1970 eingeweiht. Auf Sissacher Boden liegt der 255 m lange Weihermattviadukt, gefolgt von der 250 m langen Lindenackerbrücke. Das Bild von ca. 1960 zeigt das unverbaute Netzen- und Weihermattgebiet vor den Strassenbauten und der Ansiedlung von Industrie und Gewerbe. Der abgebildete Bauernhof lag beim heutigen Autobahnwerkhof.



ca. 1963,
Bild gross siehe Netzenbrücke



2006, mit Förderbandanlage Tunnelaushub

□ Volksstimme 18.4.1967

Die Bahnübergänge Ebenrain bei Sissach und Rüchlig oberhalb Lausens sind aufgehoben. Die Barrieren haben sich für immer gesenkt. Wie oft und wie lange mussten die Automobilisten dort warten! Wie oft und wie lange schon wurde die Beseitigung der Niveauübergänge gefordert (erste Pläne 1925). Dies waren nicht nur ärgerliche Hindernisse, sie bedeuteten auch Gefahr.⁵⁵

Brücke Umfahrungsstrasse Sissach, Westseite

Die ursprünglich geplante Umfahrungsstrassen-Eröffnung war auf Ende 2003 geplant, wegen diversen Schwierigkeiten (Submissionsverfahren, Tunneleinsturz und Tunnelhebungen) fand schlussendlich die Eröffnung am 20.12.2006 statt. Das Bauwerk besteht von Westen her betrachtet aus 562 m Tunnel im Tagbauwerk, 198 m Tunnel im Deckelbauweise, 1443 m Tunnel bergmännisch und 91 m Tagbautunnel im Osten. Dazu gehören eine Ergolzbrücke im Westen und eine Ergolzbrücke im Osten sowie 2 Homburgerbachbrücken.³⁰

Die Ergolzbrücke West (Gebiet untere Fabrik) wurde 1999 fertig erstellt. Sie ist ein Teil des im Tagbau gebauten „Tunnels“. Darauf führt ein Fuss- und Fahrradweg Richtung Netzen/ Kläranlage.



ca. 1987, Gebiet „Wüehri“



2006

Brücken Umfahrungsstrasse Sissach, Ost

Die Brücken im Osten der Umfahrungsstrasse Sissach wurden im Jahr 2000 fertig gestellt.



Luftbild Sissach vor Umfahrungsstrasse



Brücken Homburgerbach



Velobrücke

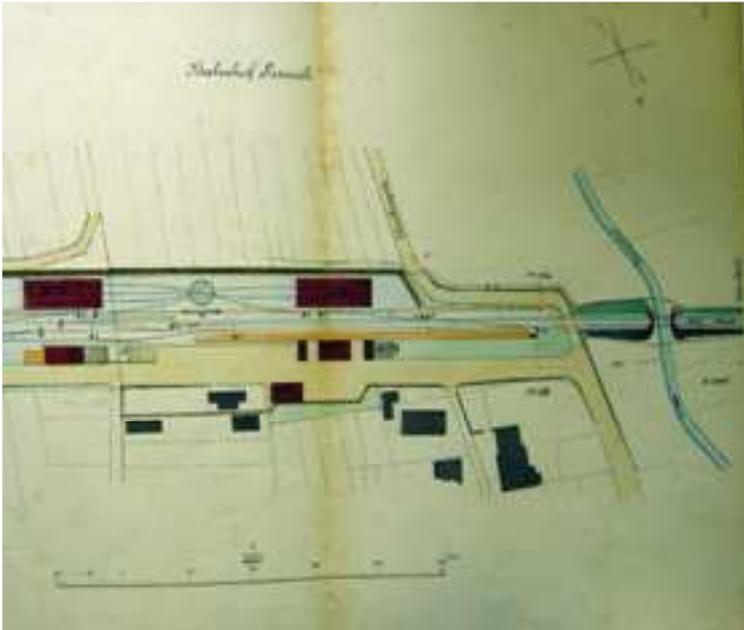


Brücke und Tunnelleinfahrt Ergolz West

Schweizerische Bundesbahn SBB

SBB-Brücke Diegterbach

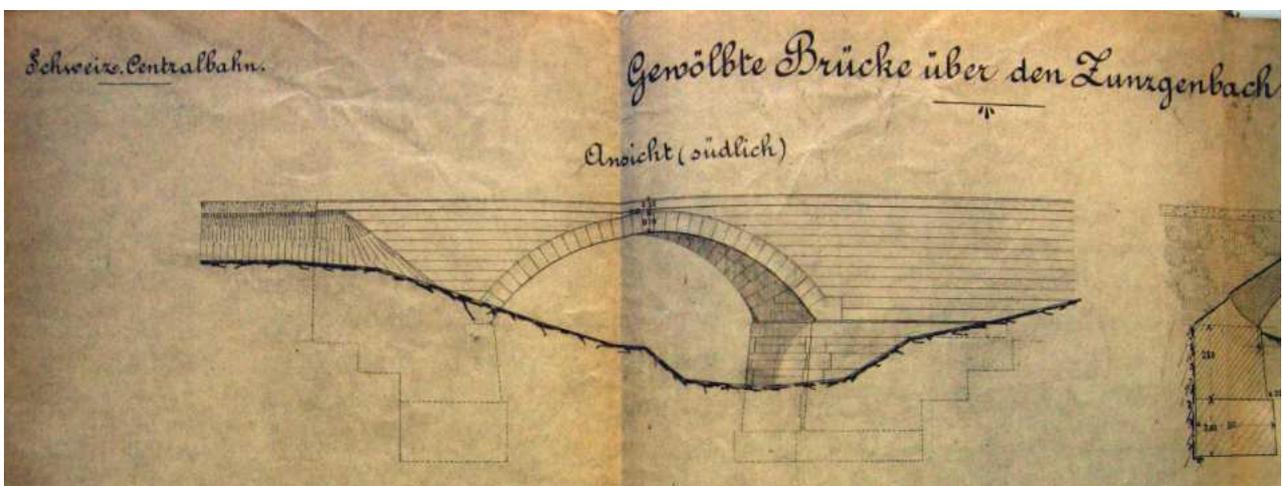
Beim Bau der alten Hauenstein- Bahnstrecke wurde der Zunzgerbach mit einer eisernen Brückenkonstruktion überquert. Im Rahmen des Sissacher Bahnhofsumbau wurde 1899 die heutige gewölbte Brücke anstelle der Eisenkonstruktion gebaut. Renovations- und Restaurationsarbeiten sind dem Verfasser nicht bekannt. Im Jahr 2006/ 07 wurde die Brücke im Zusammenhang mit der Gesamtumgestaltung Bahnanlagen Sissach renoviert und verbreitert (Auskragung wegen dem neuen 3. Gleis). Dabei wurde ihr Gesamterscheinungsbild, unter anderem auch durch die Lärmschutzwände, stark verändert.



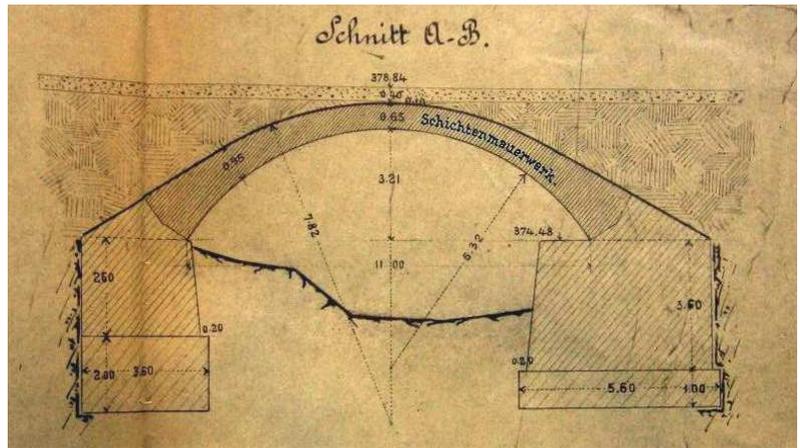
Pläne Umbau 1898 (SBB Historic)



Planunterlagen (SBB Historic)



Planunterlagen 1899 (SBB Historic)



Planunterlagen 1899 (SBB Historic)



SBB-Brücke 2004



SBB-Brücke 2008

- aus Bitterlin- Chronik 1892, Bau der Eisenbahn ⁶

Im Jahre 1470 schon hatte der fromme Niklaus von der Flüh prophezeit, es werde eine Zeit kommen, wo man mit feurigen Rossen und Wagen durch die Länder fahren werde. In Wirklichkeit ist seine Weissagung in Erfüllung gegangen. Nachdem am 28. Januar 1853 von der Bundesversammlung die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn durch unseren Kanton erteilt worden war, bestand die Bahn schon am 29. Mai 1855 ihre Probefahrt von Liestal nach Sissach resp. von Basel aus. Besondere Schwierigkeiten des hiesigen Terrains erforderte der Bahnbau nicht, weshalb hier nur in Kürze dessen Erwähnung erfolgt. Ihre Länge durch die Gemarkung Sissach beträgt 2`112 Meter.

Nachfolgend Ausschnitte aus einem Bauprotokoll vom 8. Februar 1900. Unter anderem sind auch Beschaffungsschwierigkeiten für die Granitlieferungen aufgeführt.

- Bauprotokoll 1900

An Herr Ingenieur Grünhut, S.C.B., betr. Stationserweiterung Sissach 8. Februar 1900

Nach den vorgenommenen Aufstellen und Berechnungen der ausgeführten Arbeiten zur Stationserweiterung Sissach, welche bis jetzt fertig gestellt resp. noch in Arbeit sind, beträgt die Gesamtsumme bis jetzt ca. 111`000.- Frs, während bis jetzt nur 82`200.- Frs. ausbezahlt worden sind; nach Abzug der Garantiesumme von 10% auf den erfolgten Zuflüssen wird mein Guthaben noch immerhin ca. 17`000.- Frs. betragen und müsste Sie schon höflichst um Anweisung einer weiteren Abschlagbezahlung in der Grösse obigen Betrages hiermit ersuchen.

Mit dem Abgraben des Verbindungsweges zwischen der Kantonalstrasse und der alten Zunzgerstrasse am Ebenrain ist begonnen worden und auch der Übergang Ebenrain ausgesteckt; da nun die neuen Geleisewege an dieser Stelle noch nicht genügend ersichtlich sind.....

Habe die Futtermauern mit 80 cm Sohlenbreite und 1/5 Anlauf, wie in der Skizze angegeben, angenommen.

Da in den Granitbrüchen im Tessin, Wassen etc. z.Z. gestreikt wird so ist Granit sehr schwer zu erhalten und ich wäre Ihnen daher dankbar, wenn Sie mir gestatten würden, statt das Mauerwerk aus Granit, solche aus Kalksteine zu verwenden.

Betreffs der gewölbten Brücke ist soweit ich aus den Unterlagen erfahren kann, ein definitiver Theil für Granitgewölbe aus vollkantig bearbeiteten Quadern nicht bis jetzt vereinbart worden. Ich könnte Ihnen nun das Gewölbe fix und fertig in vollkantig bearbeiteten Granitquadern nach der Zeichnung hergestellt, welche ich Ihnen am 22. d. Mts. übermittelt und womit Sie sich einverstanden erklärt haben, zu 130.00 Fr. pro m3 liefern..... .

Weiter würde ich noch in Vorschlag bringen, mir den Abbruch des alten Widerlagermauerwerks ohne besondere Rückvergütung für die Zustimmung des Hutwilers zu überlassen, so dass ich letzter für die Bauten, welche noch nöthig werden verwenden darf.... .

Bezüglich der Überlassung der Abbruchmaterialies beim gewölbten Durchfluss bin ich bereit, dieselben zu befürworten, wenn Sie uns pro m3 Fr. 4.- oder pro m` Fr. 2.- lassen vergüten und den Abbruch besorgen.

Hochachtungsvoll, R. Linder, Baumeister, Basel ⁷

Kreuzmattbrücke SBB (Burgenrainbrücke)

Bei der alten Hauensteinlinie war im Bereich Kreuzmatt eine Unterführung von 4 m Breite. Beim Bau der neuen Hauenstein- Basislinie wurde 1915 diese Unterführung auf 7 m Breite und 4 m Lichthöhe ausgebaut. Im Vorfeld dieses Unterführungsbauwerkes wurde über 2 Jahre hinweg ein intensiver Briefverkehr zwischen der SBB und der Gemeinde bezüglich unterschiedlicher Strassenführungen geführt. Auch die Aufhebung der Passarelle bei Güterschopf war Bestandteil dieses Briefwechsels. Dabei waren einerseits die Lichthöhe und –breite der Unterführung sowie auch die Forderung der Gemeinde nach einer Karrendurchfahrt beim Güterschopf Diskussionspunkte. Mehr Informationen zu diesen Diskussionen finden sich beim Abschnitt „Gleisquerungen“. Die Unterführung wurde an diesem Standort nie gebaut. 2004 wurden beide Brücken gesamt erneuert.



Auf einem Planausschnitt von 1914 sind beide Projekte aufgezeigt (beides SBB Historic)



2004, Sicht Richtung Hauptstrasse

□ Volksstimme 22.6.06, Erneuerung der Brücke Burgenrain

90 Jahre hat die Burgenrainbrücke der SBB, die über die Reuslistrasse führt, schon auf dem Buckel. Laut dem SBB-Projektleiter Lorenzo Sabato musste sie erneuert werden, weil die Abdichtungen nicht mehr funktionstüchtig waren, die Schotterstärke ungenügend und der Anstand zwischen den Geleisen und Gelände zu gering waren. Die Brücke wurde nun für gut 1.7 Millionen Franken ausgewechselt, sie in der alten Form instand zu setzen wäre erheblich kostspieliger gewesen. Im gleichen Zug wird auch die Brücke fürs „Läufelfingerli“ erneuert, sie wurde vollständig abgebrochen, durch eine Notbrücke ersetzt und direkt an Ort betoniert. Die Stammliniebrücke soll laut Sabato bis Mitte Juli, die „Läufelfingerli“-Brücke bis Ende Juli fertig gestellt sein.⁴⁵

Gemäss Volksstimme wurde die rund 180 t schwere vorgefertigte Brückenplatte mittels Pressen auf Vorschubgerüsten innerhalb von 5 Stunden eingeschoben.

Zunzgerstrasse, Unterführung SBB- Geleise

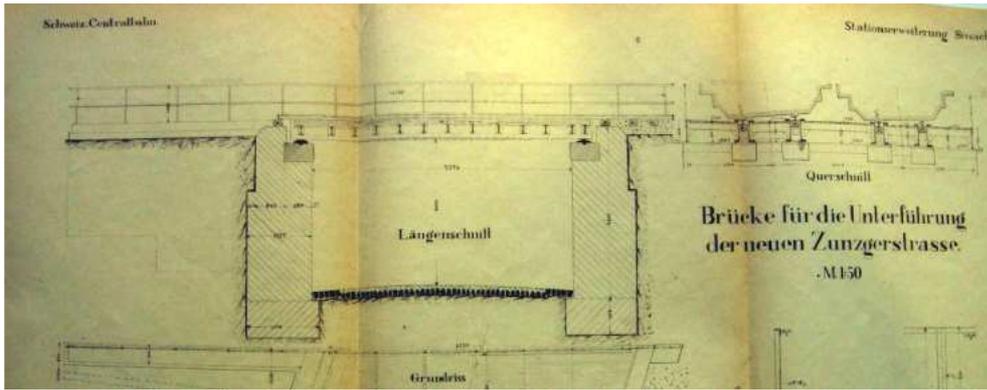
Im Zuge der grossen Umbauarbeiten am Bahnhof Sissach 1899 wurde unter anderem die Zunzgerstrassenunterführung gebaut. Hintergrund waren unter Anderem die gewünschten Niveau-Übergangaufhebungen beim Terminus und beim Heidengässli. Parallel zu diesem Bau wurden die beiden Strassenbrücken über den Zunzgerbach sowie die Bahnbrücke über den Zunzgerbach, der neue Strassenübergang beim Ebenrain (Niveauübergang) und auch die Personenunterführung beim Hotel Terminus zum Restaurant Bölchen gebaut. 2006 wurde durch die SBB im Zuge des Bahnhofsumbaus die Brückentragplatte zugunsten eines 3. Geleises verbreitert und es wurden Lärmschutzwände eingefügt.



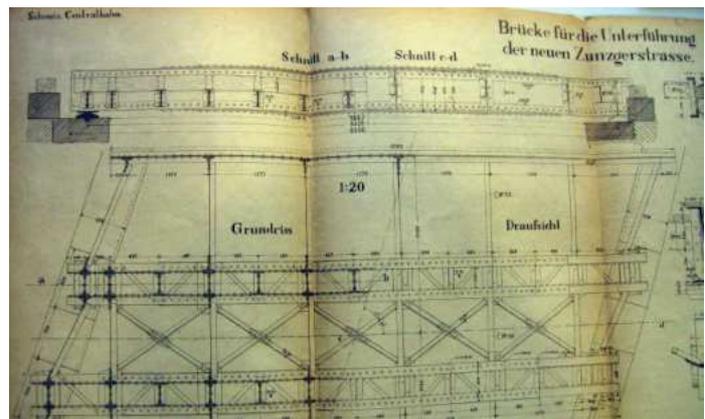
Baustelle 1899



Plan Zunzgerstrassenunterführung mit den Brücken Felsenstrasse und Zunzgerstrasse (SBB Historic)



Planunterlagen 1899 (SBB Historic)



Planunterlagen 1899 (SBB Historic)



Bahnbrücke 1912



2004



2008

- An den Regierungsrath 1899

An den Regierungsrath

Von den vorliegenden Plänen gibt einzig derjenige betr. der Brücke für die Unterführung der neuen Zunzgerstrasse zu der Bemerkung Anlass, dass das lichte Profil mit 4 m etwas niedrig ist. Ich beantrage zu beschliessen: Die Pläne werden dem Eisenbahndepartement zurückgeschickt mit der Bemerkungen, dass hierorts genehmigt werden, so möchte die Brücke für die Unterführung der Zunzgerstrasse ein höheres liches Profil als 4 m erhalten, sofern dies geschehen könne, ohne dass die Neigungsverhältnisse der neuen Strasse ungünstiger werden.

Baudirektion, Grieder, 28. Februar 1899⁹

Am 7. September 1973 bewilligte die Gemeindeversammlung einen Beitrag an die Personenunterführung.

- Personenunterführung 1973

Traktandum 6, Personenunterführung Zunzgerstrasse, Bewilligung eines Gemeindebeitrages von ca. Fr. 33'000.- :

Gemeinderat Blapp erläutert das Geschäft. Der Kanton will bei der Zunzgerstrasse den Engpass beim Durchgang unter der Bahnlinie durch die Erstellung einer Personenunterführung hinter dem westlichen Widerlager der Bahnüberführung sanieren. Er hat als Bauherr das Ingenieurbüro Holinger in Liestal mit der Projektierung beauftragt. Das vorliegende Projekt sieht eine geschlossene Rahmenkonstruktion von 3 m Breite und ca. 2.6 m Höhe vor. Die SBB möchte bei dieser Gelegenheit die Isolation der alten Bahnüberführung, die bekanntlich mangelhaft ist, neu abdichten. Der Landrat hat den Kredit noch nicht gesprochen. Die Gesamtkosten sind auf Fr. 400'000.- veranschlagt. Hieran hat die Gemeinde Sissach aufgrund des Verkehrsinteresse und der finanziellen Leistungsfähigkeit einen Beitrag von 8.25% oder Fr. 33'000.- zu leisten. Felix Hugenschmidt-Schuler fragt sich, ob mit dem skizzierten Projekt die unhaltbaren Verkehrsverhältnisse wirklich saniert werden können, während Friedrich Stettler-Schär auf die schmalen Trottoirs hinweist. Der Präsident antwortet, der Gemeinderat habe das Projekt nicht näher geprüft. Eine umfassende Sanierung sei im heutigen Zeitpunkt nicht wünschbar. Der Kanton verfüge auch nicht über die Mittel. Man möge froh sein, dass endlich etwas zum Schutze der Fussgänger geschehe. Auch Traugott Siegrist-Nyffeler fände es schade, wenn der nachgesuchte Gemeindebeitrag nicht bewilligt würde. Fr. Dr. Schwab erkundigt sich nach der Trottoirführung bei der Liegenschaft Rickenbacher. Das Trottoir sei im Projekt enthalten, orientiert der Vorsitzende.¹⁰

Was für Vorstellungen mit der angesprochenen umfassenden Sanierung gemeint war, ist leider nicht bekannt. Die Fussgängerunterführung wurde 1972 durch das TBA BL gebaut.

- Protokoll Landrat 1972

Im Landratsentschluss vom 18. Juli 1972 ist folgendes aufgeführt:

Durch den immer mehr zunehmenden Verkehr im Diegtal zu den Geländen und Sportanlagen der Realschule und zur Kunsteisbahn hat auch die Gefährdung der Fussgänger auf der Zunzgerstrasse zugenommen. Als eigentlicher Engpass – ohne Trottoirs auf beiden Strassenseiten – erweist sich der Durchgang unter der Bahnlinie der SBB. Die Erstellung einer Personenunterführung hinter dem westlichen Widerlager der Bahnunterführung ist deshalb ein dringendes Bedürfnis geworden. weiter... : Die Gemeinde Sissach hat den Wunsch zum Bau dieser Personenunterführung mehrmals angebracht und sich zum vorliegenden Projekt zustimmend geäussert.

..... Daraus resultiert ein Gemeindebeitrag von 8.25% der Bruttokosten. Da sich der mutmassliche Betrag für das ganze Bauvorhaben auf ca. Fr. 400'000.- beläuft, beträgt der Gemeindebeitrag voraussichtlich ca. Fr. 33'000.-.¹¹



2005

□ Bauvergabe 1913

Lieferung und Montierung der eisernen Tragwerke für die Überbrückung der Strasse Sissach- Gelterkinden bei km 22, 528; ausgeführt durch „Vereinigte Konstruktionswerkstätte Nidau-Döttingen AG, vertraglich für Fr. 45`360.-

Löhne für allfällige nicht im Accord inbegriffenen Arbeiten:

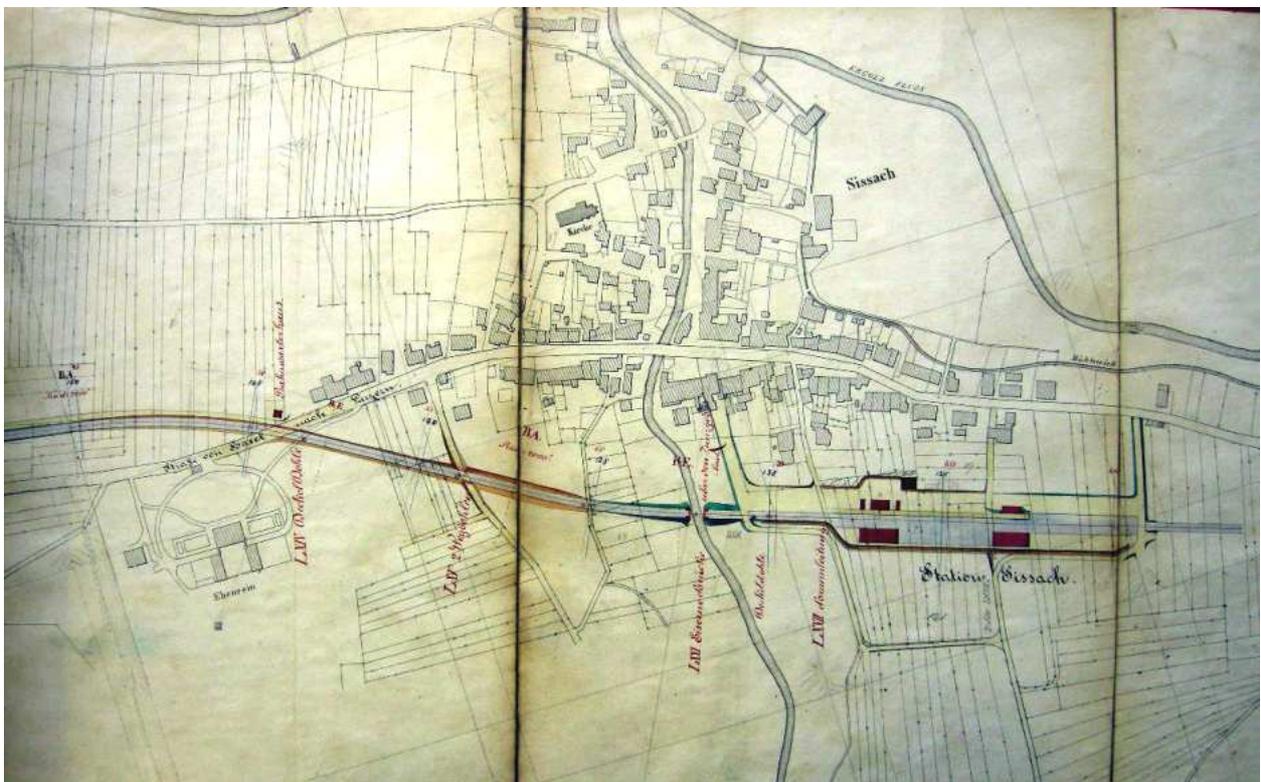
In den folgenden Lohnansätzen sind die Aufsicht, die Lieferung und der Unterhalt des Werkzeuges, die Reisekosten und sonstigen Spesen, sowie die Beiträge an die Krankenkasse und die Unfallversicherung enthalten:

Lohn eines Chefmonteurs:	per Stunde Fr. 1.50.-
Lohn eines Monteurs	per Stunde Fr. 1.20.-
Lohn eines Handlangers	per Stunde fr. 0.90.-

15. Oktober 1913⁴⁴

Geschichtliche Gleisquerungen SBB

Am 1. Mai 1858 wurde der durchgehende Bahnverkehr Basel- Olten aufgenommen. In Sissach kam die Bahnlinie auf die Südseite des Dorfes zu liegen. Dadurch wurde die bäuerliche Bevölkerung von den gegenüberliegenden Feldern abgeschnitten. Um ihre Fahr- und Gehrechte zu berücksichtigen, erstellte die Schweizerische Centralbahngesellschaft im Ganzen fünf Niveauübergänge: den ersten beim Ebenrain (Kreuzung von Bahn und damaliger Hauptstrasse), den zweiten hinter dem ehemaligen Polizeiposten (Kreuzung von Bahn und Zunzgerstrasse), den dritten beim Heidengässli, den vierten unterhalb der Bahnstation beim Restaurant Terminus und den fünften oberhalb des Güterschopfes. Ausserdem baute sie eine Unterführung bei der Kreuzmatt. Jeder der Übergänge bildete eine Gefahrenquelle. Von 1855 bis 1885 wurden mehr als ein halbes Dutzend Personen Opfer des neuen Verkehrsmittels.⁴⁶



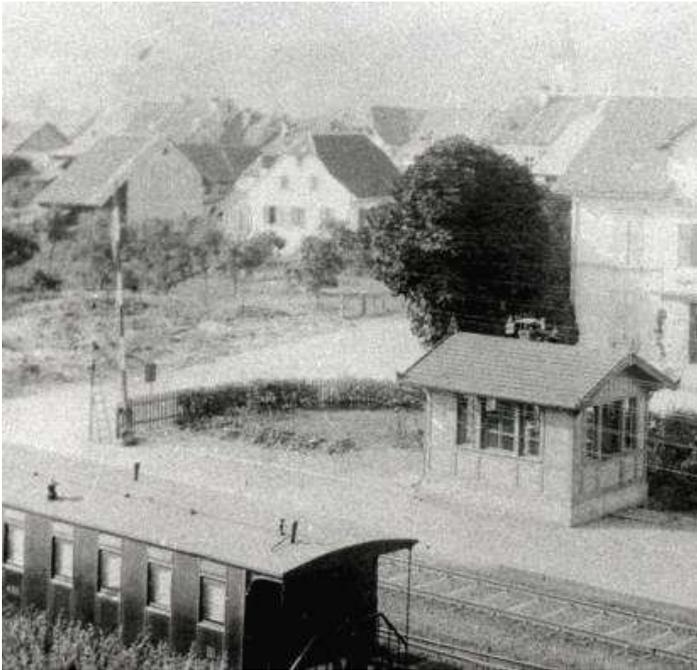
Ehemaligen Niveauübergänge Raum Sissach, 1856 (SBB Historic)

Am 20. Februar 1898 beschloss das Schweizervolk die fünf grössten Bahngesellschaften zu verstaatlichen, die Centralbahn wurde 1902 übernommen.⁴⁷

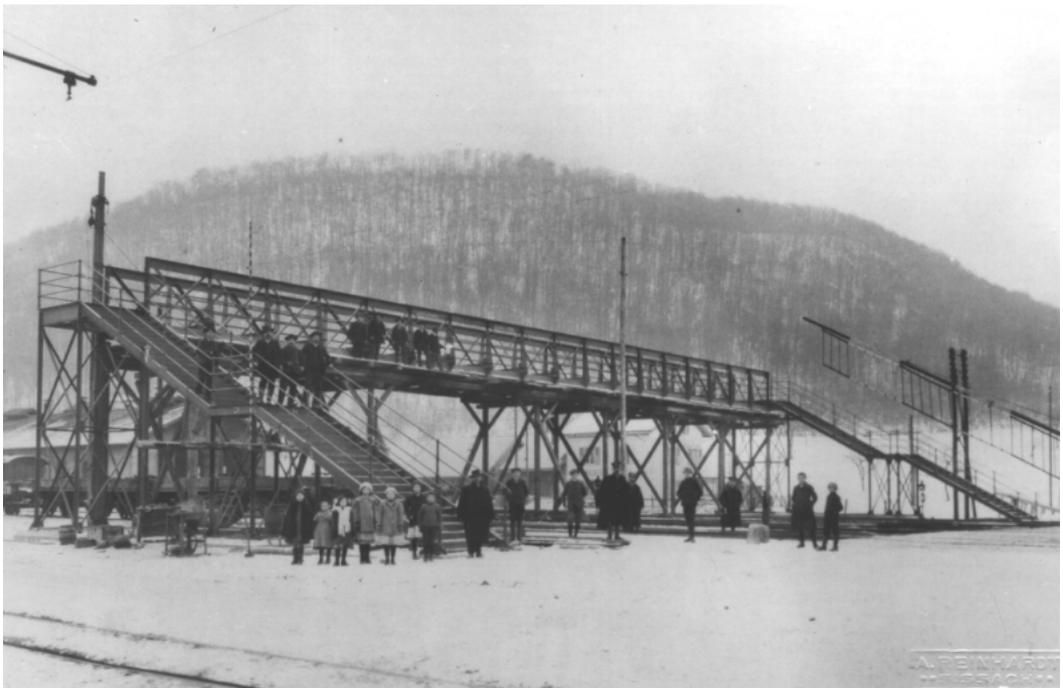
Eine der ersten Massnahmen nach der Übernahme durch die Bundesbahn waren die Aufhebung der Übergänge beim ehemaligen Polizeiposten, beim Heidengässli und beim Restaurant Terminus. Als Ersatz erhielten die Sissacher die Unterführung Zunzgerstrasse für den Fahrverkehr und die Fussgängerunterführung beim Restaurant Terminus. Der Niveauübergang beim Güterschopf wurde 1916 aufgehoben. Als Ersatz wurde 1913 eine Passarelle errichtet, welche aber schon 1924, bei der Elektrifizierung der Bahn, abgebrochen wurde. Die südlich der Bahn wohnenden BewohnerInnen beehrten gegen diesen ersatzlosen Abbruch auf. Als Ersatz wurde 1923 /24 die Fussgängerunterführung zur katholischen Kirche gebaut.

Der letzte Niveauübergang beim Ebenrain wurde 1967, nach Beendigung der neuen T2, Talentlastungsstrasse, endgültig geschlossen. Durch die neue Strassenführung muss die Bahnlinie nicht mehr überquert werden.

Nach dem Umbau der Bahnanlagen in den Jahren 2005- 2007 und der Aufhebung der alten bestehenden Unterführungen bestehen heute gerade noch drei Verbindungen zwischen den beiden Dorfteilen: die Zunzgerstrasseunterführung, die Bahnofsunterführung und die Kreuzmattunterführung.



Bahnübergang bei Restaurant Terminus, Aufnahme ca. 1880, wurde 1899 aufgehoben



Passarelle bei Güterschopf SBB, erbaut 1916, Abbruch 1924 wegen Elektrifizierung der Bahn, ca. 1920



Bahnwärterhäuschen bei Übergang Ebenrain, Aufnahme 1931, aufgehoben 1967



Bahnübergang bei Ebenrain, aufgehoben 1967

- Schreiben Gemeinde an Bahn und Bundesrat 1898

Tit. Directorium der Schw. Centralbahn, Schw. Bundesrathes in Bern

Hochgeehrte Herren

Wir haben seiner Zeit, in den Interessen des Aussendorfs Rechnung zu tragen, verlangt, dass der Zunzgerstrasse- Übergang beim Ebenrain offen bleibe. Es ist nun entschieden, dass derselbe in Wegfall kommen soll, wogegen dann die Zunzgerstrasse, südlich der Bahnlinie entlang direct in die Basel- Olten- Strasse geführt wird (siehe Plan).

Die Lösung der Angelegenheit in diesem Sinne dient nun den Interessen des betroffenen Dorfgebietes noch viel weniger, als wenn das erst aufgelegene Project unverändert zur Ausführung gelangt wäre. Vielmehr werden nun die betroffenen Anwohner vom Verkehr ganz abgeschnitten und dieselben dadurch

entschieden geschädigt. Es herrscht nun manchenorts die Ansicht, der Gemeinderath soll sich nochmals dafür verwenden, dass die directe Verbindung der Zunzger Strasse mit der Basler Strasse nicht zur Ausführung gelangen möchte. Obwohl wir annehmen müssen, dass sich die Sache nicht so leicht wird ändern lassen, wollen wir doch den gewünschten Verlangen Rechnung tragen um nicht späteren Vorwürfen ausgesetzt zu sein, als hätten wir in dieser Angelegenheit die Interessen unserer Ortschaft nicht gewahrt. Wir stellen daher das Ansuchen, es möchte die Verbindung zwischen Zunzger- und Baslerstrasse nicht zur Ausführung gelangen. Die Gemeinde Sissach begnügt sich mit der im Plane vorgesehenen Abzweigung der Zunzgerstrasse unterhalb der Säge und deren Führung direct in die Mitte des Dorfes.

Wir sehen nicht ein, warum beim Ebenrain eine Verbindung der Zunzger- mit der Baslerstrasse hergestellt werden soll, eine Lösung, die den allgemeinen Interessen der Ortschaft direct entgegen und der Centralbahn von keinem Nutzen ist, im Gegentheil derselben eine Auslage von vielen tausend Franken verursachen wird.

Wir glauben, wenn von massgebendem Ort an Ort und Stelle ein Augenschein stattfände und auch die einschläglichen Verhältnisse einer Prüfung unterzogen würden, eine Änderung des Projectes doch noch möglich sein könnte. Wir empfehlen daher dieses Gesuch zur gefälligen Berücksichtigung. Da nun der bisher bestandene Zunzger Strasse Übergang beim Ebenrain entfernt (beseitigt) wird, so sind die Bewohner des Ausser Dorfes genöthigt, den Umweg durch das Heidengässlein oder um die Sonne zu machen um auf Ihr Eigenthum hinter der Bahnlinie zu gelangen.

Wir glauben, dass die Schweizerische Centralbahn in diesem Falle verpflichtet wäre, von der Stelle des jetzigen Zunzger Strasse Übergangs eine Passarelle für Fussgänger zu erstellen, um die durch den Wegfall desselben entstandenen Unzulänglichkeiten einigermaßen auszugleichen. Andernteils sollte doch wenigstens einmündend bei Dr. Rippmann, eventuell bei Weber-Oberer, der Bahnlinie entlang ein Fussweg erstellt und fortsetzungsweise bis zum Heidengässlein und Bahnhof geführt werden.

Im Übrigen halten wir bezüglich dem aufgelegenen Theile des neuen Projectes die seiner Zeit (siehe Schreiben von Tit. Schweizerischen Centralbahn vom 20. Oktober 1897) gestellten Begehren somit dieselben nicht speziell in allen Theilen aufrecht.

Dazu müssen wir verlangen, dass der Verbindungsweg vom Heidengässli (Dorfseite) in die nun projektierte Strassenverbindung –Landstrasse mit Zunzgerstrasse– 3 Meter breit angelegt werde, nicht nur 2 Meter, wie der Plan zeigt.

Im weiteren verlangen wir, dass die alte Wasserleitung vom Burgenrain, welche vom Schneithagweg unter dem Bahnkörper ins Dorf geführt wird und, die den Wassermessungen nach zu schliessen, betreffen, den Orts defect ist, auf Kosten der Bahn in möglichst gesicherter Weise neu erstellt wird.

Namens Gemeinderath, der Präsident, Oberer, der Gemeindeschreiber, Wirz, Sissach, 27. Sept. 1898 ⁴⁸

Die Gemeindebehörde informierte alle Stimmberechtigten in einer behördlichen Zusammenfassung über den erfolgten Schriftenverkehr betreffs Niveauübergänge Güterschopf und Unterführung Kreuzmatt. Nachfolgend sind einige dieser Schriften aufgeführt.

□ Vorlage Gemeindebehörde an Stimmberechtigte, 1914

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen unterbreitet beim Gemeinderat von Sissach im Monat Oktober 1912 eine Planaufgabe bezüglich Bau- und Durchführung der neuen Hauensteinlinie auf Station Sissach zur Prüfung und Rückäusserungen. Nach Anhörung der dortigen Interessenten wurde bei der tit. Baudirektion Baselland zu Händen des Schweizerischen Eisenbahndepartements unterm 15. Oktober 1912 gegen die Planaufgabe Einsprache erhoben und daraufhin hat die Generaldirektion unterm 23. Oktober 1912 folgendes geantwortet:

An den tit. Gemeinderat Sissach

Auf Ihre Zuschrift vom 15. Oktober 1912 betreffend unser Projekt für die Verlängerung der Wegunterführung bei km 21.674 in Ihrer Gemeinde teilen wir Ihnen folgendes mit:

ad 1. Zu einer Verbreiterung der 4 m weiten Durchfahrt liegt keine Veranlassung vor, da der Verkehr durch dieselbe ein sehr geringer ist. Eine Verbreiterung könnte nur in Frage kommen, wenn die Wegverbindung durch diese Durchfahrt als Ersatz des Überganges beim Güterschuppen angenommen würde, wobei am letzten Ort statt der in Aussicht genommenen Passarelle ein Durchgang für Handwagen erstellt werden könnte.

ad 2. Die Steigung der Wegunterführung beträgt 5%. Der Radius von 15m bedeutet gegenüber dem heutigen Zustand, wo die Einmündung des Weges sozusagen ohne Abrundung stattfindet, eine Verbesserung und wird bei den vorliegenden Verhältnissen vollständig genügen.

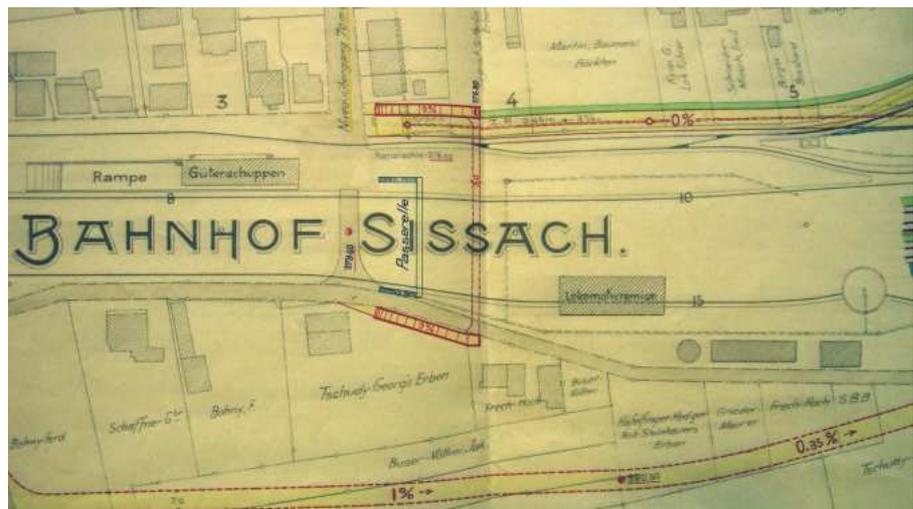
ad 3. Die Vergrößerung der Dohle von 30 auf 40 cm wäre zwecklos, weil die Fortsetzung vom Schacht bei der Drehscheibe abwärts auch nur 30 cm Durchmesser besitzt und das Gefälle ebenfalls nicht grösser ist. Wir halten die Dohle zur Abführung des zu erwartenden Wassers für genügend und anerkennen die Verpflichtung zur Änderung, wenn dies nicht der Fall sein sollte.

ad 4. Die Tieferlegung Ihrer Hauptwasserleitung und der Manometerleitung geht selbstverständlich zu unserer Lasten und werden unsere Organe sich seinerzeit über die Durchführung der Arbeiten mit Ihnen verständigen.

Für die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahn, Sand



Vorlage Behörde an die Stimmberechtigten



Plan Passarelle und geplante Karrendurchfahrt (SBB Historic)

Damit war nun aber der dringenden Bedürfnissen der dortigen Geschäfte sowohl als auch für den Verkehr der Bevölkerung bezüglich Benützung des fast immer geschlossenen Niveauüberganges keine Rechnung getragen und es wurde auf Wunsch der dortigen Anwohner der Gemeinderat neuerdings bei der Generaldirektion vorstellig, er möchte die längst geplante und versprochene Passarelle zur Ausführung gelangen, was dann im Jahr 1913 auch geschah. Der in allen Teilen solid und kunstgerecht ausgeführte Bau entsprach den gehegten Hoffnungen nicht; die Fahrgelegenheit für Handwagen und Fuhrwerke wurden schlimmer als besser, so dass auf weitere Abhilfe gedacht werden musste. Unterm 25. Februar 1914 wurde vom Gemeinderat an die SBB eine Planskizze eingereicht mit dem ausdrücklichen Wunsche, es möchte die bei km 21.673 nur auf 4 m breite Unterführung auf 7 m ausgedehnt und in der Nähe der Passarelle eine Karrendurchfahrt erstellt werden. Daraufhin erhielten wir unterm 28. April folgende Antwort:

An den tit. Gemeinderat Sissach

Mit Zuschrift vom 25. Februar 1914 haben Sie unter Beigabe eines Planes das Gesuch gestellt, es möchte anlässlich der Erstellung der neuen Hauensteinlinie der Niveauübergang bei km 21.343 durch eine 7 m weite Unterführung bei km 21.673 und eine Karrendurchfahrt in der Nähe der kürzlich erstellten Passarelle ersetzt werden.

Wir beehren uns, Ihnen darauf mitzuteilen, dass wir bereit sind, die von Ihnen gewünschte und einschliesslich der Abschreibung zu Fr. 140`000 veranlagte Strassenunterführung bei km 21.669 gemäss dem mitfolgenden Plane auszuführen unter der Bedingung, dass Sie sich ohne Säumen mit dem vorgelegten Projekte einverstanden erklären. Dagegen können wir uns zur Erstellung eines Karrendurchganges beim Güterschuppen, für den ca. 70`000 Fr. aufgewendet werden müssten, nicht verstehen, nachdem erst kürzlich an dieser Stelle eine Passarelle erstellt worden ist. Es muss daher die Ausführung des Karrendurchganges auf spätere Zeiten verschoben werden. Wir ersuchen Sie nochmals dringend, zu unserm

Anerbieten möglichst bald Stellung zu nehmen, damit die Arbeiten an der neuen Hauensteinlinie nicht aufgehalten werden.

Für die Generaldirektion der SBB, Sand

Mit dieser Lösung konnte sich der Gemeinderat nicht zufrieden geben, nachdem er auch die Interessenten zur Ansichtsausserungen eingeladen. Es wurde daher beschlossen, eine Abordnung des Gemeinderates solle bei der Generaldirektion der SBB in Bern persönlich vorstellig werden und es wurde die gewünschte Audienz von dieser bewilligt. Als Abgeordnete figurierten die HH. E. Bohny, Gemeinderat, und J. Felber, Präsident.

Wenn auch das Resultat als nicht ganz befriedigend konnte bezeichnet werden und zur Antwort der Generaldirektion, die zwar nur mündlich erfolgte, auf deren Wunsch ein zweiter Besuch in Bern nötig wurde, so wurde doch soviel erreicht, dass die Bundesbahnen sich bereit erklärten, bei der Station eine Karrenunterführung zu erstellen, immerhin mit der bestimmten Forderung dass die Gemeinde an die Ausführung mindestens Fr. 8`000 bezahle. Die Abgeordneten stellten sofort jede Beitragsleistung von Seite der Gemeinde in Frage und gleicher Ansicht war der Gemeinderat, hauptsächlich deshalb schon, weil während den Verhandlungen der Krieg ausbrach und eine bezügliche Vorlage an die Gemeinde unter den abwaltenden Umständen nicht angezeigt schien. In diesem Sinne erhielt auch die Generaldirektion unterm 7. August 1914 eine Zuschrift, die unterm 25. August 1914 die nachfolgende Antwort enthielt:

An den tit. Gemeinderat Sissach

Wir nehmen Bezug auf Ihre Zuschrift vom 7. August betreffend die Angelegenheit der Strassenunterführung und beehren uns folgendes zu antworten:

Wir verstehen es sehr gut, dass es für Sie schwer hält, in der gegenwärtigen kritischen Zeit für die Gemeinde finanzielle Verpflichtungen zu übernehmen. Andererseits kann aber der Entscheid darüber, ob die Durchfahrt bei km 21.673 nach dem allseitig genehmigten Projekte mit 4 m lichter Weite oder aber mit einer solchen von 7 m erstellt werden soll, um die nach dem Ihnen den 28. April 1914 zugestellten Projekte vorgesehene Strassenverbindung zum Ersatz des Niveauüberganges über die Station bei km 21.343 aufzunehmen, nicht mehr lange verschoben werden. Sobald sich die Lage etwas abgeklärt hat, werden die Arbeiten für die Fertigstellung der neuen Strecke gegen Gelterkinden wieder aufgenommen werden. In erster Linie ist die genannte Durchfahrt in Angriff zu nehmen. Um in der Sache zu einem Abschluss zu kommen, machen wir Ihnen folgenden Vorschlag:

Die Gemeinde erklärt sich mit dem Projekt vom 28. April 1914 über den Ersatz des Niveauüberganges bei km 21.343 auf der Station Sissach durch eine Strassenunterführung von 7 m lichter Weite und 4 m lichter Höhe bei km 21.669 einverstanden. Der Übergang bei km 21.343 wird nach Fertigstellung der Unterführung bei km 21.669 und der von der Bahn ebenfalls auszuführenden beidseitigen Zufahrten (links der Bahn von km 21.343 bis zur Durchfahrt, recht der Bahn von dieser bis zum bestehenden Strässchen rechts km 21.570) aufgehoben. Die Passarelle beim ersteren bleibt bestehen. Spätestens nach Verfluss von 8 Jahren wird die Bahnverwaltung auf der Station bei km 21.180 einen 3 m breiten und 2.4 m hohen Durchgang mit beidseitigen Rampen von ca. 10% Steigung erstellen, wozu die Gemeinde, bzw. das Baugeschäft Bohny, das für die rechtsseitige Zufahrt nötige Land gratis zur Verfügung stellt. Über die Passarelle kann die Bahnverwaltung nach Ausführung des Durchganges bei km 21.180 verfügen.

Wir gewärtigen ehestens Ihre endgültige Rückäusserung auf diesen unseren Vorschlag.

Für die Generaldirektion der SBB, Sand

So sehr nun das Entgegenkommen der SBB bezüglich Fallenlassen der Beitragsleistung der Gemeinde anzuerkennen war, so musste doch die späte Erstellung der Karrenunterführung (erst nach 8 Jahren) und auch die nachherige Entfernung der Passarelle nach Erstellung der Unterführung beanstandet werden und wurde der Gemeinderat, nachdem er die Interessenten die Lage nochmals geschildert, in dem Sinne bei der Generaldirektion unterm 8. Oktober 1914 vorstellig, es möchte die Karrenunterführung sofort erstellt und von der Entfernung der Passarelle Umgang genommen werden. Unterm 23. Oktober erfolgte die Antwort:

An den tit. Gemeinderat Sissach

Auf Ihre Zuschrift vom 8. d. M. teilen wir Ihnen mit, dass wir auf die sofortige Ausführung des Durchganges bei km 21.180 auf der Station Sissach nicht eingehen und auch die Offenhaltung des Überganges bei km 21.343 für Handkarren nach allfälliger Erstellung der Strassendurchfahrt bei km 21.673 bis zum Zeitpunkt der Herstellung des Durchganges nicht gestatten können.

Erklärt sich die Gemeinde nicht innert 14 Tagen mit unserem Vorschlag vom 25. August 1914 einverstanden, so werden wir die Durchfahrt bei km 21.673 nach dem genehmigten Projekt mit 4 m Lichtweite ausführen. Der Ersatz des Niveauüberganges bei km 21.343 wird alsdann nicht mehr in Betracht kommen und der heutige Zustand dauernd bleiben. Mit Hochachtung, für die SBB, Sand

Nachdem vom Gemeinderat die Unterhandlungen mit der Generaldirektion als abgeschlossen erklärt werden konnten, wurden die Akten der Gemeindekommission überwiesen, nachdem derselben vorher in gemeinschaftliche Sitzung mit dem Gemeinderat die Sachlage genau und in allen Details erörtert worden war. Unterm 31. Oktober behandelte dieselbe die Angelegenheit und gab folgenden Bescheid:

Tit. Gemeinderat Sissach

Wir besitzen Ihre Zuschrift vom 29. crt. und haben uns in unserer gestrigen Sitzung nochmals eingehend mit der Frage der Anlegung der Zufahrtsstrasse vom nördlichen zum südlichen Rampen der SBB befasst. Unsere Kommission ist einstimmig der Ansicht, dass das vorgesehene Projekt, welches eine rationelle Lösung der Frage garantiert, untern keinen Umständen scheitern sollte. Die Gemeinde Sissach sollte also den Vorschlag der SBB, bei der Liegenschaft Antognini 7 m breite Unterführung anzulegen, vorbehaltlos akzeptieren. Bezüglich der vorgesehenen Karrenunterführung sollte bei der Generaldirektion der Wunsch geäußert werden, den vorgesehenen Zeitpunkt der Ausführung von 8 Jahren zu reduzieren, eventuell an die SBB die nochmalige Anfrage gestellt werden, ob es nicht möglich wäre, dieselbe gleichzeitig mit der Anlegung der anderen Umbauten zur Ausführung zu bringen. Auch hinsichtlich der Passarelle dürfte die Generaldirektion der SBB die Anfrage gestellt werden, ob dieselbe nach Eröffnung der vorgesehenen Karrenunterführung nicht noch einige Zeit stehen gelassen werden könnte. Wenn es sich dann zeigen sollte, dass dieselbe nach Eröffnung der Unterführung keinem Bedürfnis mehr entspricht, wäre für die SBB der Zeitpunkt zur Verfügung über dieselbe gekommen. – Dabei sind wir der Ansicht, dass diese beide letztern Punkte bei den Abschlussverhandlungen mit der SBB nicht als Bedingungen, sondern nur als Wünsche geltend gemacht werden sollten. Im Weiteren halten wir dafür, dass bei mündlichen Unterhandlungen eher etwas zu erreichen ist, als bei schriftlichen und es sich aus diesem Grunde empfehlen dürfte, nochmals eine Delegation nach Bern zu entsenden. Dabei wurde gewünscht, dass eine solche je aus einem Mitgliede des Gemeinderates und der Gemeindekommission bestehen sollte und unsererseits hiezu unserer Vizepräsident, Herrn Ernst Buser-Biedert, bezeichnet wurde. Wir geben Ihnen von diesen unseren Beschlüssen Kenntnis und bitten Sie, uns vom weiteren Gang der Sache beförderlichst wieder zu unterrichten: Hoch achtend, für die Gemeindekommission, der Präsident, A. Kern- Gisin, der Schreiber, A. Madorin

Dem Wunsche einer dritten Audienz bei der Generaldirektion in Bern wurde vom Gemeinderat entsprochen und von ersterer gewählt. Die Mission wurde den Herren Ernst Buser-Biedert und J. Felber, Präsident, übertragen. Die Generaldirektion blieb bei ihren früheren Offerten mit dem einzigen Unterschiede, dass die Zeitdauer bis zur Ausführung des Karrendurchganges vom 8 auf 7 Jahre verkürzt wurde. Die ausführliche Schlussantwort ist im nachfolgenden Schreiben der Generaldirektion vom 14. November 1914 festgelegt und lautet:

Tit. Gemeinderat Sissach

Wir nehmen Bezug auf die Besprechung vom 9. dies mit Ihrem Gemeindepräsident Felber und Gemeinderat Buser und teilen Ihnen in Sachen der vorgebrachten Wünsche folgendes mit:

1. Wir erklären uns bereit, die Frist für die Erstellung für den in unserem Schreiben No. 34665/IV vom 25. August 1914 in Aussicht genommenen Karrendurchgang bei km 21.180 von 8 auf 7 Jahre zu reduzieren.
2. Wir sind grundsätzlich einverstanden, die Strassenstrecke zwischen der Unterführung bei km 21.669 und den „hintern Kreuzäckern“ mit dem westlichen Ende gegen Norden abzubrechen, insofern dadurch keine nennenswerten Mehrkosten entstehen. Das Nähere bleibt weiterer Vereinbarung vorbehalten.
3. Auf Ihr Gesuch, die Passarelle bei km 21.343 nach Inbetriebnahme des Karrendurchganges bei km 21.180 bis auf weiteres zu stehen lassen, können wir nicht eintreten.
4. Die von Ihnen angeregte Änderung am südlichen Zugang des Karrendurchganges in der Weise, dass derselbe in der Axe des Tunnels zu erstellen sei, ist bei dem vor der Bauausführung durchzuführenden Plangenehmigungsverfahren zu behandeln.

Da der Stand der Bauten an der neuen Hauensteinlinie es dringend erheischt, dass in dieser Angelegenheit in den nächsten Tagen ein Entscheid gefällt werde, ersuchen wir Sie um beförderliche Zustimmung zum Vorschlag in unserem Schreiben vom 25. August 1914 und zum vorstehenden Nachtrag dazu. Hochachtungsvoll, für die Generaldirektion SBB, Sand

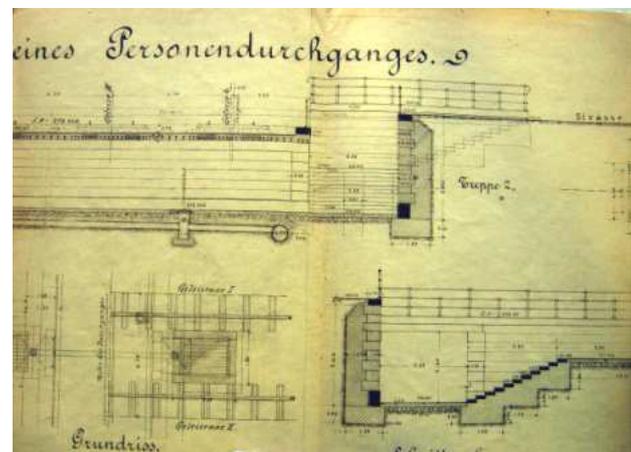
Es wird sicher niemand bestreiten, dass sich die Behörden bezüglich der Lösung dieser seit Jahren schwebenden Frage nicht alle Mühe gegeben, für die Interessen als auch für die Bewohner von Sissach annehmbare Verhältnisse zu bewirken. Wenn auch nicht alles nach Wunsch ausgefallen, so wird die Anlage nach Plan doch als eine gute bezeichnet werden können. Es würde zu weiten Auseinandersetzungen führen, wenn das ganze Projekt schriftlich und genau ohne Zugrundelegung des Planes müsste erklärt werden und behält sich das Gemeindepräsidium die bezüglichen Erläuterungen an Hand der vorliegenden Pläne vor. So viel ist sicher, dass die Vorlage von der Gemeindeversammlung sollte angenommen werden. Namens Schreiber, Rieder; der Präsident, J. Felber

Das Gemeindeversammlungsprotokoll wurde im Archiv nicht gefunden. Aber offensichtlich hat die Gemeindeversammlung die Karrendurchfahrt und die Entfernung der Passarelle stark kritisiert, da zwei weitere Schreiben vonseiten der Generaldirektion im Archiv gefunden wurden (Schreiben von 16. und 24. Dezember zuhanden Gemeinderat). In diesen gesteht die SBB der Gemeinde die Niveauüberquerung mit Barrierenbetrieb bis zur Erstellung der Karrendurchfahrt zu, weiteres Entgegenkommen wurde aber nicht mehr erreicht. Der Übergang hatte eine Breite von 3 m, die Barrieren wurden vom Stellwerk aus bedient.⁴⁹

Soviel zu diesen Verhandlungen, die von einem mutigen Gemeinderat, der sich von der SBB nicht erpressen liess, von einem Gemeinderat, der verschiedene Interessenten mit einbezog und anhörte und auch auf Wunsch der Gemeindekommission noch Nachverhandlungen durchführte, handelt.

Unterführung SBB, Terminus – Restaurant Bölchen / Kino

Als Ersatz für die Aufhebung des Niveauübergangs beim Restaurant Terminus wurde diese Unterführung 1898 gebaut. Im Rahmen des Bahnhofsumbaus 2005- 2007 wurde sie aufgehoben.



Baupläne 1898 (SBB Historic)

- Schreiben Gemeinde an Schweiz. Centralbahn 1893

An das hochlöbliche Direktorium der Schweiz. Centralbahn Basel, Sissach, 28. August 1893

Hochgeehrte Herren

Anlässlich Ihrer Abmachung mit Hr. Meier-Kunz bezüglich Grabenauffüllung beim Schweithagweg- Übergang am westlichen Ende des hiesigen Bahnhofs, sieht sich der Gemeinderath Sissach veranlagt, Sie auf etwas aufmerksam zu machen.

Es ist Ihnen bekannt, dass Meier-Kunz hinter jenem Übergang ein ganz neues Dorfquartier geschaffen hat. In etwa 12 teilweise gleichen Häusern ist eine Bevölkerung von ca. 150 Personen, welche genannten Übergang benützen müssen - sowie die grosse Zahl der Fussgänger des Diegter- Thals, besonders die,

welche die Centralbahn benutzt. – Es ist Ihnen ebenfalls bekannt, dass durch den grossartigen Verkehr der der S.C.B. lange Züge ausrangiert werden müssen, welche dann häufig jenen Übergang sperren, die Personen, welche Geschäfte dort durchführt, oft ziemlich lange aufhalten. Es wird ja den Wartenden dort gestattet, hinter den Wagen durch über die Bahnlinie zu gehen oder auch über die Treppen der Wagen durch zu passieren, doch ist das eine Ausnahme, die den Anwohnern, aber nicht allgemein gestattet werden kann.

Es liesse sich nun aber dort sehr leicht mit geringen Kosten eine Passarelle erstellen. Der westlich dieses Überganges gelegene Damm wäre in geeignete Tiefe zu erstellen für einen etwa 1.5 m breiten Durchgang zu welchen beidseits Treppen hinabführen würden, könnte auf diese Weise leicht einen immer nötiger werdenden Bedürfnis entsprochen werden. Da die Auffüllung oben genannten Grabens die Erstellung einer solchen Passarelle miteinander in Benützung kämen des Platzes wegen so möchten wir Sie, geehrte Herren, im Namen der dort verkehrenden Publikums höflich ersuchen, diesem gewiss dringenden Bedürfnis zu entsprechen.

Ihre Beschlüsse hierüber in guter Hoffnung der Entsprechung entgegensehend
Versichern wir Sie bei dieser Gelegenheit unserer vollkommenen Hochachtung
Namens Gemeinderathes, der Präsident Hans Horand, der Gemeinbeschreiber A. Wirz ⁵²

□ Schreiben an Schweiz. centralbahn 1894

Tit. Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel, Sissach 15. März 1894

Hochgeehrte Herren

Wir sehen uns genötigt, Sie an unser Schreiben zu erinnern, welches wir Sie ersuchen, beim westlich vom Bahnhof Sissach gelegenen Übergang einen Durchgang zu erstellen. Jetzt wo der Graben auf der Südseite der Bahnlinie noch offen ist, wäre dies leicht auszuführen; schwieriger wird es jedoch, wenn dieser Graben aufgefüllt wird.

Die Gründe sind noch die gleichen, die wir Ihnen in unserem ersten Schreiben schon aufgeführt haben, nun mit dem Unterschied, dass sich jenseits der Bahnlinie immer mehr Bewohner ansiedeln, so die Sache eine dringende wird. Auch wird der Burgenrain, der nächste, schönste Berg unserer Gemeinde immer mehr besucht von Spaziergängern; zeigte sich dort letztes Jahr das Bedürfnis, dort Fusswege anzulegen. Das Bedürfnis, dass man bei der Bahnlinie einen immer freien Durchlass habe, wird immer grösser. In Erwartung einer baldigen günstigen Antwort zeichnet, mit vollkommener Hochachtung, Namens des Gemeinderathes, der Präsident, Hans Horand, der Gemeinbeschreiber, A. Wirz ⁵³



2005



2005



2005



2005



2005



2005



2007, Blick auf Standort Terminus ohne Unterführung nach Umbau Bahnhof

Unterführung SBB, Bahnhofstrasse - Katholische Kirche

Im Jahr 1922 wurden nach Verhandlungen mit den Landanliegern und -besitzern und der SBB die ehemalige östliche Unterführung beim Bahnhof gebaut. Der Kostenvoranschlag zum Bau dieser Karrenunterführung mit 4 resp. 3 m Breite und einer Lichthöhe von m 2.40 vom 9. Sept. 1921 betrug Fr. 112'000.-.⁵⁰

1943 wurde das Zwischenperron mit Bedachung und Anpassungen der beiden Unterführungen mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 169'000.- erstellt.⁵¹



1922



Baupläne 1921 (SBB Historic)



1960



2005



2005



1953



2005

Aus den Archivunterlagen dazu exemplarisch zwei Schreiben:

- Gemeinde an SBB 1922

Erklärung

A) Nach der heute mit dem Gemeinderat stattgehabten Unterredung erklären die Vertreter der unterzeichneten Firmen dass sie sich mit dem von der S:B:B: vorgelegten Projekt für eine Karrenunterführung bei km 21.145 mit südlichem Ausgang bei der katholischen Kirche unter folgenden Bestimmungen einverstanden erklären:

1. Am südlichen Ausgang der Unterführung unter der Geleiseanlage wird der Grenze der S:B:B: entlang ein 1- 1.20 m breiter Fussweg mit Ausmündung in den Reusliweg beim Stellwerk erstellt. Der Zugang zu diesem Weg von der Unterführung aus erfolgt mittels einer Treppe.
2. Soll der Gemeinderat mit der Bahnverwaltung noch Unterhandlungen pflegen, damit die im Jahre 1914 von der Generaldirektion gegebenen Zusicherung, dass die Unterführung mit einspännigen Fuhrwerken befahren werden darf, aufrechterhalten.

B) Hingegen verpflichten sich die nachfolgenden Firmen G. Tschudy`s Erben AG, Gebrüder Schaffner und E. Frech-Hoch Ihre an die Baudirektion gerichtete Einsprache gegen das Projekt zurückzuziehen.

C) Die weiteren Unterzeichneten: K. Bohny, Meyer&Kunz, Gebrüder Schaffner verpflichten sich der Gemeinde das Land südlich der Bahngrenze für den Fussweg gratis abzutreten.

Also vereinbart, Sissach, den 11. 1. 1922

□ Antwortschreiben der SBB vom 2. Februar 1922

An den Gemeinderat Sissach

Wir nehmen Bezug auf Ihre Zuschrift vom 25. Februar betreffend Karrenunterführung in der dortigen Station und äussern uns zu den aufgeworfenen Fragen wie folgt:

ad 1. Wir erklären uns bereit die Erstellung des von Ihnen in Aussicht genommenen Fussweges dem Bahnkörper entlang auf Bahnterrain beim Stellwerk zu gestatten und die Treppe beim Durchgang als so genannte Prügeltreppe auf unsere Kosten zu erstellen. Den späteren Unterhalt dieser Treppe hat jedoch die Gemeinde zu übernehmen.

ad 2. Die Gemeinde verpflichtet sich, die südliche Zufahrt zum Durchgang zu Eigentum und Unterhalt zu übernehmen. Es steht der Gemeinde frei, Bestimmungen über die Benutzung dieses Wegstückes aufzustellen.

ad 3. Der Verkehr mit Zugtieren, auch ohne Bespannung durch den Karrendurchgang kann nicht gestattet werden.

ad 4. Alle Wagen mit Handdeichseln bis zu 1.20 m Breite sind zugelassen.

ad 5. Wir nehmen von der Bereitschaft der Herren Meier und Schaffner, das bew. Terrain im Sinne der Besprechung zur Verfügung zu stellen, Kenntnis, warten aber noch die schriftliche Bestätigung der Annahme der von unserem Rechtsbureau Herr Meier gemachten Vorschläge durch diesen ab, wobei auch noch die Genehmigung der Generaldirektion vorbehalten werden muss.

ad 6. Sobald betreffend die Landerverwerb bezw. Landzurverfügungstellung allseitig das Einverständnis erklärt ist, sollen die Arbeiten ausgeschrieben werden: auf Ihre Wünsche wird bei annähernd gleichwertigen Offerten nach Möglichkeit Rücksicht genommen werden. Hochachtungsvoll für die Kreisdirektion II der SBB⁵⁰



2007, Standort ehemalige Unterführung, nach Umbau Bahnhof/ Busbahnhof

Neue Bahnstufunterführung

Am 15. November 2007 wurde der Bahnhofumbau Sissach offiziell eingeweiht.⁵⁴



Unterführung Südseite 2008



Unterführung Südseite 2008



2007, südlicher Ausgang 2008



Unterführung, Blick Richtung Süden 2008



Unterführung 2008



Nördlicher Ausgang 2008

□ Projektvorstellung 2003

Am 18. Februar 2003 stellten die SBB, zusammen mit Kantons- und GemeindevertreterInnen das Umbauvorhaben des Bahnhofs Sissach vor. Das Projekt sah neben verschiedenen anderen Veränderungen den Abriss des alten Postgebäudes und dem historischen Perrondach und auch die Aufhebung der beiden Unterführungen vor. Als Ersatz war eine zentrale Unterführung vorgesehen. Schon während der Informationsveranstaltung kamen erschreckte Voten.

□ Widerstand gegen das Projekt

Viele SissacherInnen störten sich sehr am geplanten Umbau. Verlust der beiden Unterführungen, Verlust historischer Bausubstanz, Velounterstände unter den Kastanien und fehlendes WC beim zukünftigen Bahnhof waren die meistgenannten Ärgernisse. Als Folge davon wurden durch die Vereine AGNHS (Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Heimatschutz Sissach), VUB (Verein umweltgerechte Bahn), VVVSuU (Verkehrs- und Verschönerungsverein Sissach und Umgebung) und IguK (Interessengemeinschaft unter den Kastanien) zum Erhalt der beiden Unterführungen und den weiteren oben genannten Punkte Unterschriften in Form einer Initiative und einer Petition gesammelt und anschliessend im September 2003 der Gemeindebehörde übergeben.

Bereits schon im April 2003 wurde durch das Architekturbüro Erny & Schneider AG, Basel, im Auftrag der kantonalen Denkmalpflege ein Studienauftrag Bahnhof Sissach durchgeführt. Darin finden sich folgende kritische Punkte zum geplanten Umbauprojekt:

□ Studienauftrag Architekturbüro Erny & Schneider 2003

- Die vorgeschlagene Lösung ist stark auf die Bedürfnisse der Bahn ausgerichtet, wogegen grundsätzlich nicht einzuwenden ist. Diejenige der Gemeinde dürfen aber nicht ausser Acht gelassen werden.
- Die Unterführung nimmt keinen Bezug auf das bestehende Verkehrsnetz. Es gelingt nicht, sie in das feine Siedlungsgewebe zu integrieren. Sie ist isoliert und durch ihre Geometrie nur auf den Bahnhof ausgerichtet.
- Die Lage der Unterführung nimmt keine Rücksicht auf die bestehenden Bauten und bedingt ein Abbruch des alten Postgebäudes und des Perrondaches. Der Bahnhof ist aber zwingend in seiner Gesamtheit als Ensemble zu erhalten. Das Aufnahmegebäude alleine ist zu schwach und wirkt in seiner Grösse kümmerlich wie eine Farce.
- Auch vermag der auf ein Gebäude reduzierte Bahnhof die städtebauliche Aufgabe als räumlichen Abschluss des gegenüberliegenden Platzes und als Zentrum der gesamten Anlage nicht mehr zu erfüllen.
- Indem die bebaute Fläche verkleinert und die Stelle der alten Post durch eine Unterführung besetzt wird, bleibt sie auch langfristig als nutzbare, überbaubare Fläche den kommenden Generationen entzogen.
- Zurzeit werden in vielen Orten Projekte verfolgt oder realisiert, welche die Bahnareale besser nutzen. Warum verbaut man sich in Sissach diese Chance?
- Die Gestaltung des südlichen Teils der Unterführung ist mangelhaft. Sie ist nicht auf die Umgebung abgestimmt und nimmt viel Platz in Anspruch.
- Die Sistung der beiden bestehenden Unterführungen kann nicht mit einer breiteren kompensiert werden. Die Anbindung des Südteils wird dadurch gegenüber dem heutigen Zustand erheblich verschlechtert, weil teilweise längere Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Die Studie machte zwei Variantenvorschläge:

1. kein Abriss bestehender Gebäude, Erhalt der östlichen Unterführung und leicht abgedrehte neue Unterführung zur Postgasse hin. Damit bessere Integration in bestehendes Strassennetz.
2. Erhalt und Erneuerung der beiden bestehenden Unterführungen mit Rampenlösungen. Dadurch Erhalt historische Bausubstanz

Weder diese Studie noch die Meinungskundgebung durch die Unterschriftensammlung macht den Gemeindebehörde Eindruck. In der BAZ vom 26. September wird Gemeindepräsidentin Petra Schmidt folgendermassen zitiert:

□ Stellungnahme Gemeindebehörde 2003

Wenig Verständnis für diese Forderungen zeigt Gemeindepräsidentin Petra Schmidt. „Der Gemeinderat steht voll hinter dem Projekt. Ich weiss gar nicht recht, was da noch zusätzlich gefordert wird“. Petra Schmidt betont, dass auch die jetzigen Zugänge bestehen bleiben. Die Fussgänger und Velofahrer müssten vielleicht ein paar Meter weiter gehen, aber das sei ihnen zuzumuten. „Der Gemeinderat ist klar der Meinung, dass wir mit einer Unterführung fahren sollen“. Die beiden bisherigen seien in einem schlechten Zustand, und eine Erneuerung wäre mit grossem Aufwand verbunden. Besser sei es, eine zentrale, helle, saubere und übersichtliche Unterführung zu bauen. Ob das alte Postgebäude abgerissen werden dürfe, werde noch mit der Denkmalpflege diskutiert.

□ Planaufgabe BAV 2004

Im Oktober 2004 liegt die Planaufgabe zum Umbauprojekt auf. Die oben genannten Vereine und einige Privatpersonen machten dagegen beim BAV in den Punkten Unterführungen, WC-Anlagen, Baumallee, Postgebäude und Perrondach, Gleisverlängerung, Brunnen und Lichtstele Einsprache. Auch die EWG Sisach macht Einsprache, allerdings nur für die Allee und die WC-Anlagen. Auch die Denkmalpflege des Kantons und des Bundes (Bundesamt für Kultur) legen Einsprachen bezüglich Erhalt Postgebäude und Perrondach ein.

Auf die Einsprachen der Vereine wurde vom BAV nicht eingetreten. Alle konnten sich nicht auf das „ideelle“ Einspracherecht (Verbandsbeschwerderecht) berufen. In der Stellungnahme hiess es: „Der Beschwerdeführer, beziehungsweise die Mehrheit der Mitglieder muss stärker als die Allgemeinheit betroffen sein und in einer besonders beachtenswerten, nahen Beziehung zum Streitgegenstand stehen“.

Immerhin erzielten die Einsprachen den Erhalt des Brunnen und ein Verzicht auf eine Lichtstele. Die AGNHS zog die Einsprache an die Rekurskommission des UVEK weiter, zog aber nach juristischen Abklärungen die Einsprache zurück.

Auf Druck der kantonalen und der Bundesdenkmalpflege wurden beim Umbau das historische Perrondach und die alte Post erhalten. Das Perron 3 und 4 (vor Umbau 2 und 3) erschliesst mit Wegen im südlichen Teil auch die alten Zugänge zur katholischen Kirche und zum Restaurant Bölchen.

Quellen

- 1 Staatsarchiv BL, Liestal, F.3.6.1
- 2 Gemeindearchiv Sissach, Ablage Strassen / Abrechnungen und Pläne 1906-1938, 1884 (H)
- 3 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 20. Februar 1969
- 4 Gemeindearchiv Sissach, Ablage Sägebrücke 1994
- 5 Gemeindearchiv Sissach, Ablage Diegterbach, Abschnitt Felsenstrasse
- 6 Bitterlin- Chronik, Heimatkunde von Sissach, 1892
- 7 SBB Historic, VSG.SCB_SBBSCB03.25.02 Central37
- 8 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 7. Mai 1969
- 9 Staatsarchiv BL, C14.6- 9
- 10 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 7. September 1972
- 11 Gemeindearchiv Sissach, Ablage H48/ U2 B3
- 12 Bruckner D., Versuch einer Beschreibung historischer und natürlicher Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel. XVII. Stück. Von der Landgrafschaft Sissgau. Basel 1757
- 13 Bitterlin- Chronik, Heimatkunde von Sissach, 1892
- 14 Gemeindearchiv Sissach, Wachtbrücke Sissach, Vorprojektstudie 1996
- 15 P. Martin, Geschichte eines Dorfbaches, 1992
- 16 Ludin A., Istighofen, Schreiben 1989 an Tom Wernli, Sissach
- 17 Staatsarchiv BL, T1
- 18 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 11. Mai 1931
- 19 Gemeindearchiv Sissach Fussgängersteg Diegterbach
- 20 Staatsarchiv BL, Lade 200.01.01.06 Kirchensteg 1830-1831
- 21 Martin-Rudin Peter, Geschichte eines Dorfbaches, 1992, Hrg. AGNHS
- 22 Staatsarchiv BL, T1
- 23 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 27. Juni 1927
- 24 Martin-Rudin Peter, Geschichte eines Dorfbaches, 1992, Hrg. AGNHS
- 25 Gemeindearchiv Sissach H48/U2 B10
- 26 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 16. September 1927
- 27 Schaub Walter, Die Flurnamen von Sissach, 1946 überarbeitet von B. Wiggenhauser, Hrg. AGNHS 1998
- 28 Gemeindearchiv Sissach, Ablage Schelmenbrüggli 1992
- 29 Gemeindearchiv Sissach Ablage Netzenbrücke, 2691
- 30 JUS-Info 1- 8, Umfahrung Sissach, TBA BL
- 31 Gemeindearchiv Sissach Fussgängersteg Allmendbrücke 1987
- 32 Gemeindearchiv Sissach Allmendbrücke
- 33 Bruckner D., Versuch einer Beschreibung historischer und natürlicher Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel. XVII. Stück. Von der Landgrafschaft Sissgau. Basel 1757
- 34 Archiv Max Rickenbacher / Volksstimme 29. April 2005
- 35 Staatsarchiv, Lade 200 01.01.06 Rhyfelderbrücke 1812- 1819
- 36 Staatsarchiv BL F3.6.2
- 37 Gemeindearchiv Sissach Ablage Strassen/ Abrechnungen und Pläne 1906-1938
- 38 Gemeindearchiv Sissach Ablage Weidenbodensteg 1999, H48/U2
- 39 Gemeindearchiv Sissach Ablage H48/U2B3
- 40 Gemeindearchiv Sissach, Eptingersteg, Auszug Gemeinderatprotokoll 24.6.2006
- 41 Staatsarchiv BL F.3.6.2
- 42 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Bürgergemeindeversammlung 16. März 1916
- 43 Gemeindearchiv Sissach, Protokoll Einwohnergemeindeversammlung 15. September 1922
- 44 SBB Historic KDII_DIV_2004/004_019_01, SBBRPL1_H.IV:05
- 45 Volksstimme 22.6.06, Erneuerung der Brücke Burgenrain
- 46 Heimatkunde Sissach 1998
- 47 Ramseier U., 150 Jahre Eisenbahn, Trimbach, erster Eisenbahntunnel durch den Hauenstein, 2007
- 48 Staatsarchiv BL C 14.6.9
- 49 Gemeindearchiv Sissach Ablage Unterführung Kath. Kirche, div. SBB
- 50 Gemeindearchiv Sissach, SBB diverses, Unterführung Kath. Kirche
- 51 SBB Historic

⁵² SBB Historic, VGB_SCB_SBBSCB_023_03, Central_37

⁵³ SBB Historic, VGB_SCB_SBBSCB_023_03, Central_37

⁵⁴ Archiv AGNHS, Ringheft „Bahnhofumbau Sissach 2005 bis 2007

⁵⁵ Heimatkunde Sissach, 1998, S. 304

Heimatkunde Itingen, 2002

Heimatkunde von Sissach, „Bitterlin-Chronik“, 1892, Neuauflage Hrg. AGNHS 1973

Heimatkunde Sissach, 2. überarbeitete Auflage, 1998

Martin-Rudin Peter, Geschichte eines Dorfbaches, 1992, Hrg. AGNHS

Ramseier U., 150 Jahre Eisenbahn, Trimbach, erster Eisenbahntunnel durch den Hauenstein, 2007

Schaub W., Die Flurnamen von Sissach, 1946 überarbeitet von B. Wiggenhauser, Hrsg. AGNHS 1998

Spinnler H., Eisenbahngeschichten, 1998

Archive

Archiv Einwohnergemeinde Sissach, Bahnhofstrasse 1, 4450 Sissach

Staatsarchiv Basel- Landschaft, Wiedenhubstrasse 35, 4410 Liestal

Archiv SBB, SBB Historic, Bollwerk, Bern

Bildmaterial

Historische Bilder: Hodel-Sammlung AGNHS

Aktuelle Bilder: Daniel Schmutz

Planbilder: aus jeweiligen Archivunterlagen