Zeitschrift: Baselbieter Heimatblätter
Herausgeber: Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland
Band: 4 (1939)
Heft: 1

Artikel: Zur Geschichte der Wasserfallenbahn [Fortsetzung]
Autor: Frey, G.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-859813

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

BASELBIETER HEIMATBLÄTTER

Vierteljährliche Beilage zum Landschäftler
Nr. 1 4. Jahrgang April 1939

Zur Geschichte der Wasserfallenbahn.

Von Dr. G. A. Frey, Kaiseraugst.

III. Die Wasserfallenbahn unter dem Staatsbahnsystem.

1. Die Eisenbahnverstaatlichung erweckt auch die Wasserfallenbahn wieder.

Zu den begeisterten Referenten, die vor dem 20. Februar 1898 dem Schweizervolke die Verstaatlichung der 5 Hauptbahnen empfahlen, gehörte auch der Schreiber dieser Zeilen, der mit Nachdruck darauf hinwies, wie sehr das Privatbahnsystem den Ausbau des Eisenbahnnetzes vernachlässigt und wie viel Versäumtes der Bund auf diesem Gebiete nachzuholen habe. Damals arbeitete ich an meiner Dissertation über die Wasserfallenbahn und setzte mich bald in Verbindung mit den Herren Oberamtmann J. Bloch, Balsthal und Major Gustav Schneider, Reigoldswil, den prominenten Vertretern des Initiativkomitees für die Wasserfallenbahn.

An einem grossen Volkstag, der zu Reigoldswil stattfand, referierten Herr Oberamtmann J. Bloch, Herr Regierungsrat Glaser von Liestal und ich über das Wasserfallenbahnprojekt und seine Bedeutung vom lokalen, kantonalen und eidgenössischen Standpunkte aus. Die grosse, 1500 köpfige Versammlung billigte mit lebhaftem Beifall die vom Komitee vorgeschlagenen Schritte. Merkwürdigerweise blieb dieser Volkstag in der Kirche zu Reigoldswil die letzte Veranstaltung, die in dieser Art für die Wasserfallenbahn stattfand. Meines Erachtens hätte man sich gerade später, als die Bundesbahnbehörden Schwierigkeiten machten, wieder an einer solchen Volkstagung über die Sachlage aussprechen und beraten sollen.

Am 20. April 1899 reichte das Wasserfallenbahnkomitee dem Bundesrat das mit den üblichen Ausweisen versehene Konzessionsbegehren ein, dem überdies als Beilage meine Dissertation über die Wasserfallenbahn, 1. Auflage, mitgegeben wurde. Ich schritt bald an die Ausarbeitung der zweiten Auflage, in der ich das ganze Projekt noch einheitlicher darstellte, und insbesondere als südliche Fortsetzungslinie der

Wasserfallenbahn ganz bestimmt das 12 Km. lange Bahnstück Oensingen - Herzogenbuchsee empfahl. Diese Linie ist nicht nur kürzer, somit billiger, als Solothurn-Schönbühl, sondern sie bringt die Stationen der Linie Olten-Bern nicht erst von Schönbühl, sondern schon von Herzogenbuchsee an in die Sphäre der Wasserfallenbahn. Ueberdies macht das Projekt Liestal-Herzogenbuchsee (40 Km.) einen einfachen, einheitlichen und leicht verständlichen Eindruck: es lässt sofort erkennen, dass diese Strecke Liestal-Herzogenbuchsee für die Basel-Bern Linie ungefähr das bedeutet, was einst die Linie Pratteln-Brugg (49 Km.) für die Linie Basel-Zürich darstellte, nämlich das noch zu ergänzende Mittelstück. Man kann die Wasserfallenbahn viel besser begreifen, wenn man auf der Karte die Eisenbahnlinie Liestal - Herzogenbuchsee einzeichnet, als wenn man sie in zwei Teile (Liestal-Oensingen, Solothurn-Schönbühl) zerfallen sieht. Die Bundesbahnen legten allen ihren Wasserfallenbahnberechnungen die Fortsetzungslinie Solothurn-Schönbühl zu Grunde, um die Baukosten möglichst hoch erscheinen zu lassen. Meine Berechnungen beruhten auf der Erwägung, dass auch eine billigere Fortsetzung nach Herzogenbuchsee den Zweck erfüllt, die Wasserfallenbahn zu vervollständigen. Wird dann eine teurere Linie über Solothurn gebaut, so ist das eine Zuwendung an Stadt und Kanton Solothurn, die als wünschbar, aber nicht als notwendig bezeichnet werden kann. Solothurn-Schönbühl ist übrigens — leider — schmalspurig gebaut worden.

Ausser der zweiten Auflage meiner Dissertation arbeitete ich zu jener Zeit, im März 1900, auch einen Aufruf aus, den das Komitee an sämtliche Gemeinden des Wasserfallenbahngebiets zu versenden beschloss. Er scheint auch wirklich an die verschiedenen Gemeinderäte geleitet, aber in den Kanzleien liegengeblieben zu sein.

Alle Gemeinden wurden angefragt, ob und in welchem Masse sie geneigt seien, die Wasserfallenbahn moralisch und finanziell zu unterstützen? Weiter wurde bemerkt: «Solche Anfragen wurden den Gemeinden in der Regel bisher erst dann vorgelegt, wenn die Konzession erteilt war und die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Schritte getan werden sollten. Infolge der Eisenbahnverstaatlichung nimmt der Bund als Eigentümer des schweizerischen Hauptbahnnetzes neuen Eisenbahnprojekten gegenüber mit Recht eine veränderte Stellung ein. Kleine Nebenbahnen wird er nach wie vor unbeanstandet konzessionieren und den Ausbau des Nebenbahnnetzes kräftig fördern. Grosse Konkurrenz- und Transitbahnen aber wird er, im Interesse des Landes, nur dann bewilligen, wenn sie nachgewiesenermassen Verkehrsbedürfnissen entsprechen. Der beste Beweis für diese Volksinteressen an der Wasserfallenbahn sind Subventionsbeschlüsse derjenigen Gemeinden, die an der Frage überhaupt ein Interesse haben. Darum ist es jetzt schon wünschbar, von den an der Wasserfallenbahn interessierten Gemeinden Zusagen betr. finanzielle Unterstützung des Projektes im Falle des Zustandekommens zu erhalten.»

Ausdrücklich betonte das Rundschreiben:

«Solche Gemeindebeschlüsse sind aber tatsächlich das einzige Mittel, wodurch das Volk in dieser

Angelegenheit ein kräftiges Wort mitsprechen kann.»

Trotz der Versicherung, dass diese Gemeinde-Subventionsbeschlüsse von selbst dahinfielen, wenn auch sie die Bundesbahnbehörden nicht von der Zweckmässigkeit der Wasserfallenbahn zu überzeugen vermöchten, — trotzdem also nichts zu riskieren war, erfolgte meines Wissens in all den zehn Jahren, die bis zur definitiven Erledigung der Angelegenheit vergingen, nie ein einziger Gemeinde-Subventionsbeschluss zu Gunsten der Wasserfallenbahn.

Durch derartige Beschlüsse hätte, wie einst das Fricktaler Volk anlässlich der Bötzberg-Campagne, das Volk zu beiden Seiten der Wasserfalle in imponierender Weise seinen Unabhängigkeitssinn und seine am Reigoldswiler Tage so klar zu Tage getretene Sympathie für die Wasserfallenbahn glänzend zum Ausdruck bringen können. Jeder neue Gemeindebeschluss hätte in der ganzen Schweiz herum die Wasserfallenbahn immer wieder wie einen «Stern» aufblitzen lassen. Aber das Volk schwieg. Nicht die am Projekt interessierten Städte Basel, Bern und Solothurn mussten da vorausmarschieren, das war nicht ihre Aufgabe. Aber die Bewohner dieser Städte hätten sich leicht begeistern lassen, wenn das Wasserfallenvolk ihnen tatkräftig vorausgeschritten wäre. Vielleicht kamen solche Beschlüsse deshalb nicht zustande, weil sowohl der solothurnische als der basellandschaftliche Kantonalbankpräsident Wasserfallenbahngegner waren.

2. Die Bundesbahnen zerstören die Verkehrsgrundlagen der Wasserfallenbahn.

Zu dem erwähnten Aufruf an die Gemeinden hatte die Tatsache, dass die Bundesbahnen bald nach der Einreichung des Konzessionsgesuches einen versteckten Angriff auf die Wasserfallenbahn gemacht hatten, den Anstoss gegeben. Am 17. November 1899 hatte der Bundesrat eine Botschaft an die Bundesversammlung gerichtet über den Erlass eines Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen. Der Gesetzesentwurf enthielt folgenden

Art. 22. (später 21).

Die Taxen sind jeweilen nach der billigsten und die Lieferfristen nach der kürzesten Route zu berechnen, und zwar auch dann, wenn die billigste, bezw. kürzeste Route nicht ausschliesslich über das Netz der Bundesbahnen führt.

Unter dieser Voraussetzung ist die Verwaltung der Bundesbahnen befugt, den einzuhaltenden Transportweg soweit er ihr Netz betrifft, nach freier Entschliessung zu bestimmen vorbehältlich einer entgegenstehenden Routenvorschrift des Absenders im Frachtbriefe ....

Wenn für Transporte von und nach den Bundesbahnen die kürzeste Linie über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann soweit diese normale Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife beansprucht werden. Die Distanzen berechnen sich hierbei nach den wirklichen Entfernungen, mit Ausnahme von Bahnstrecken mit starken Steigungen, oder besondern Bau- und Betriebsverhältnissen; für solche Strecken kommt ein entsprechender Distanzzuschlag in Rechnung.

Diese Bestimmung wurde von den Freunden der Wasserfallenbahn sofort als ein gegen ihr Projekt gerichteter plumper Anschlag empfunden, den sie eben durch den Beschluss vom 25. März 1900 betr. Erlan-

gung von Gemeinde-Subventionsbeschlüssen abzuwehren suchten. In der bundesrätlichen Botschaft, die natürlich Herr Placidus Weissenbach, alt Centralbahndirektor, nunmehriger Vorsteher der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements verfasst hatte, — in dieser Botschaft standen die warnenden Sätze:

«Der Hineinbau irgendeiner kleinen Abkürzungslinie in das Bundesbahnnetz mit vielleicht recht ungünstigen Betriebsverhältnissen und ohne erheblichen innern Verkehr könnte genügen, um den Bundesbahnen auf lange Strecken wichtige Verkehre zu entziehen, wofür sie trotz der neuen Linie vollkommen leistungsfähig bleiben. Es würde damit der Anstoss gegeben zum Bau volkswirtschaftlich unnützer, volkswirtschaftlich unberechtigter Linien.»

Für einen mit der Sachlage weniger vertrauten Eidgenossen klangen diese Worte durchaus «wohlmeinend und landesväterlich». Die Wasserfallenbahnfreunde wussten aber aus sicherer Quelle, dass Herr Placidus Weissenbach, der schon als junger Centralbahnsekretär die Wasserfallenbahn anno 1879 auf die Seite geschafft, eine unauslöschliche Animosität gegen sie zu bekunden pflegte, ohne welche wahrscheinlich der Tarifgesetz-Artikel 22 nicht so blitzschnell entworfen worden wäre. Das von der Centralbahn gegenüber dem Gäubahnkomitee begangene Unrecht sollte für immer vergessen bleiben.

Genau im gleichen Sinn und Ton empfahl am 15. Juni 1900 der Mehrheits-Berichterstatter im Ständerate, Stadtammann Casimir von Arx von Olten, ehemaliges Centralbahnverwaltungsratsmitglied, die Annahme des vom Bundesrate vorgeschlagenen Tarifgesetzartikels 22, — die er auch durchsetzte.

In seinem Kommissionsberichte verwendete Casimir von Arx, Präsident des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, als Schreckgespenst im Kampfe gegen die «neuen Konkurrenzlinien» die Schafmattbahn Sissach-Aarau; von der Wasserfallenbahn schwieg er wohl deshalb, weil diese in ihrem Wesen nicht blos eine Abkürzungslinie ist wie die Schafmattbahn, sondern eine wirkliche Schöpferin neuen Verkehrs.

In der Ständeratssitzung und in der Presse wurde, u. a. von mir, darauf hingewiesen, dass es dem Publikum nicht gleichgültig sein könne, ob der Art. 22 einfach angenommen werde oder nicht, — denn die kürzere Nichtbundesbahnlinie werde nur im Falle ihres Bestehens der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Bestehe sie aber noch nicht, so werde sie durch diesen Artikel 22 für immer verhindert.

In der Folge gab namens der inzwischen entstandenen Generaldirektion SBB. deren Präsident, Placidus Weissenbach, ein Gutachten über das im Ständerat angenommene Tarifgesetz ab, das ausdrücklich bemerkte:

«Sodann würde volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigten neuen Abkürzungen gerufen. Eine künftige Wasserfallenbahn würde den ganzen Verkehr Basel-Westschweiz an sich ziehen und den Bundesbahnen wegnehmen.

In den «Basler Nachr.» vom 16. Februar 1901 trat ich dieser These des Herrn Generaldirektors entgegen mit dem Bemerken, es liege ein grosser Widerspruch darin, dass man einerseits kurz und bündig die Wasserfallenbahn als eine volkswirtschaftlich «unberechtigte Linie» be-

Höllenhund Linolschnitt W. Eglin

zeichne, anderseits aber zugebe, dass sie im Stande wäre, den ganzen Verkehr Basel-Westschweiz (doch wohlbemerkt, nur eine Strecke weit) besser zu besorgen als die Bundesbahnen. Dazu sei sie doch gewiss nur infolge ihrer Vorzüge befähigt; auch sei zu beachten, dass von einer Wegnahme des Bundesbahnverkehrs nicht gesprochen werden könne, wenn der Bund die Wasserfallenbahn selbst baue und betreibe.

Gegen den Tarifgesetzartikel 22 machten auch die Nebenbahnen Front, aber nicht in dem von mir erwarteten Sinne. Sie lehnten meine «idealistische» These von der kürzesten Linie ab und so erhielt der erwähnte Artikel 21 am 27. Juni 1901 folgenden Wortlaut:

«Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Linie über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsystem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs beansprucht werden ...»

Durch diesen Tarifgesetzartikel 21 hatte das Dreigestirn der Herren Bundesrat Zemp, Vorsteher des Eisenbahndepartements, Casimir von Arx, Präsident des Verwaltungsrats und P. Weissenbach, Präsident der Generaldirektion, bald nach der Verstaatlichung der Wasserfallenbahn als Privatbahnlinie mit leichter Mühe ihren natürlichen Verkehr weggeschnappt.

In Basel lebte damals ein ehemaliger Kollege des Herrn Placidus Weissenbach, Herr alt Centralbahndirektor Wilhelm Heusler-Vondermühll, der ein Gutachten über die Wasserfallenbahn an die Handelskammer richtete, das die von mir angestellten Berechnungen als richtig anerkannte, aber beifügte, die Wasserfallenbahn würde höchstens 25 % des ihr nach dem Prinzip der kürzesten Linie gebührenden Verkehrs erhalten. Diese Kunde hatte Herr Heusler jedenfalls «aus sicherster Quelle», in Bern, erlangt. Ferner wies der Experte auf eine Stelle meiner Dissertation hin, die, aus dem Zusammenhang losgelöst, den Eindruck erwecken konnte, als ob die Wasserfallenbahn in Verbindung mit der Lötschberg-Simplonbahn den

Rückkaufspreis der Gotthardbahn herabzudrücken gedächte. Daher gelte es vor allem, die Gotthardbahn mit dem längsten schweizerischen Durchlauf zu stärken. Allfällige Besitzer von Gotthardbahnaktien, die dieses Gutachten lasen, mussten dadurch von einem hellen Zorn erfüllt werden gegen die Wasserfallenbahn, die doch den Gotthardverkehr nie beansprucht hatte.

3. Der Hauensteinbasis-Tunnel lenkt die Aufmerksamkeit von der Wasserfalle ab.

Hatte die altbaslerische, philologisch anmutende Gründlichkeit, mit welcher der ehrwürdige Herr alt Centralbahn-Direktoriums-Präsident meine Zahlen wohlwollend nachgerechnet hatte, mich beinahe gefreut, geehrt und gerührt, so bewiesen seine Darlegungen doch nichts anderes, als dass die Wasserfallenbahn als Privatbahn undenkbar sei; wir Wasserfallenfreunde hatten ja selbst keine neue Privatbahn kreieren, sondern nur dem Bund unser Projekt zum Staatsbau und Betrieb empfehlen wollen. Als Staatsbahn blieb sie immer noch sehr erwägenswert.

Herrn Heusler-Vondermühlls Gutachten hatte aber in der Basler Handelskammer eine direkte Abneigung gegen die Wasserfallenbahn, eine ihr feindliche Front geschaffen, und es sprach sich in Basel herum, dass den Bundesbahnen eine Verstärkung der Gotthardlinie sehr erwünscht wäre.

Uebrigens betrug das sicher ausgewiesene Verkehrs-Viertel der Wasserfallen-Bahn (ca. 150,000 Tonnen) immer noch mehr als der nachgewiesene Verkehr jedes andern Eisenbahnprojektes. Die Rentabilitätsberechnung wurde meistens als Formsache betrachtet und einzig und allein die Wasserfallenbahn wurde in dieser Hinsicht kritisiert.

Einige Zeit darauf lancierte Ingenieur Rudolf Gelpke sein Hauenstein-Basis-Tunnelprojekt. Da er in keiner Behörde sass, war er, als Civilingenieur, ohne Zweifel berechtigt, diese technische Möglichkeit zur Diskussion zu stellen, die eigentlich eine Weiterbildung von Variante B des alten Zschokkeschen Schafmattbahn-Projekts (Sissach-Tecknau - Stüsslingen - Aarau) darstellte. O. Zschokke hatte als Erster den Punkt Tecknau für ein nördliches Tunnelportal «fixiert». R. Gelpke, als Bürger von Tecknau, brauchte nun bloss die Tunnelaxe von Aarau ab, einige Grade gegen Olten zu zu drehen und der Hauensteinbasis-Tunnel war projektiert.

Er kam der alten Basler Mentalität «Frankfurt—Basel—Olten—Luzern—Mailand» so gut entgegen, dass er namentlich in Handelskammerkreisen begeisterte Aufnahme fand und natürlich auch in Olten, das nicht merkte, wie diese direkt auf die Zürcher Linie zuführende Bahn automatisch den Gedanken einer Abkürzungslinie gegen Aarau zu wecken musste.

Am Schlusse eines Referats bemerkte Herr Oberst Köchlin:

«Ich möchte nicht sagen, der Hauenstein ist in allen Teilen überlegen, ergo ist Wasserfalle nichts mehr, sondern: Der Bewegung für die Wasserfalle gebührt das Verdienst, die Aufmerksamkeit darauf gelenkt zu haben, dass wir Basler besser und kürzer an den

Lötschberg und die Westschweiz anschliessen müssen aus allgemeinen Gründen und im Speziellen in Konkurrenz zu Delle—Münster—Grenchen. Im fernern gebührt der Wasserfalle unsere Sympathie, weil sie in Talschaften führt, mit welchen wir gerne von der Stadt direkte Verbindungen haben würden; anderseits aber stehen wir vor der Tatsache, dass ein Vergleich des Wasserfalle-Kellenbergprojekts mit einem Haueinsteinbasis-Projekt inbezug auf vituelle Distanz, Zeitersparnis und Leistungsfähigkeit und namentlich finanzielle Stellung das letztere vorteilhafter erscheinen lässt, nicht nur für den Verkehr nach Westschweiz und Lötschberg, sondern überdies auch als Verstärkung der Route Basel—Centralschweiz.

Mit dieser Tatsache werden wir rechnen müssen. Vorläufig stehen wir auf dem Boden, dass aus Billigkeitsgründen die Konzessionen für Wasserfalle und Kellenberg durch den Bundesrat gleich zu behandeln sind, wie diejenigen von Münster-Grenchen, dass aber abzuwarten ist, was die Bundesbahnen am Hauenstein unternehmen. Bauen sie die Hauensteinbasislinie, so wird die Wasserfalle schwerlich ausführbar sein und Basel wird seine Interessen an der neuen Linie zu wahren haben; wird aber der Hauenstein nicht gebaut, so tritt die Wasserfalle nicht nur aus Sympathie für die beteiligten Talschaften und Kantone, sondern tatsächlich auch für uns ins Vordertreffen.

Als Konkurrenzierung von Münster-Grenchen wird für Basel jede Abkürzung der Fahrzeit nach Biel und nach Bern nützlich sein. Am wirksamsten aber in dieser Richtung wäre der Bau einer direkten Verbindung Altkirch-Basel, wodurch statt der ungenügenden Linie Belfort—Delle—St. Ursanne unsere Stadt erstklassig verbunden würde, sowohl direkt nach Belfort als auch abgekürzt nach Biel und Bern.»

Diese Schlussbemerkungen des Vortrags, den Oberst Nationalrat Köchlin im Schosse des Basler Handels- und Industrievereins am 28. Mai 1907 hielt, illustrieren Basels Einstellung zum Problem sehr deutlich. Es wird dem Basler Handelskammerpräsidenten sichtlich schwer, über die Vorzüge der Wasserfallenbahn hinwegzukommen. Darum versichert er sie seiner Sympathie, findet aber, der Hauensteinbasis-Tunnel sei doch «das bessere Projekt». Die Wasserfallenbahn erscheint ihm nun, dank ihrer Qualitäten, als eine prächtige Waffe, um die Bundesbahnen sozusagen zur Tieferlegung des Hauensteintunnels zu zwingen. «Geben sie nicht nach, dann unterstützen wir Basler die Wasserfallenbahn.»

Interessant ist, wie die alte Sundgauer Romantik schliesslich siegreich durchbricht. Nicht eine direkte Linie Basel—Bern, nicht eine nähere Verbindung mit den transjurassischen Miteidgenossen wird erstrebt, sondern, was viel vornehmer klingt, «eine direkte Verbindung Altkirch—Basel, wodurch statt der ungenügenden Linie Belfort—Delle—St. Ursanne unsere Stadt erstklassig verbunden würde, sowohl direkt nach Belfort, als auch abgekürzt nach Biel und Bern.» Basel beurteilt die Frage nicht als Schweizerstadt, sondern lediglich als Handelsstadt.

Diesem Basel—Altkircher Herzenswunsche Basels steht freilich die Tatsache im Wege, dass die Elsässerbahnen so gut wie die Bundes-

bahnen, auch den längern Parcours Altkirch—Mülhausen—Basel bevorzugen.

Trotzdem Herr Regierungsrat David und Herr Ingenieur Riggenbach gegenüber dem Standpunkt des Handelskammerpräsidenten die Wasserfallenbahn verteidigten, da sie neues Gebiet erschliesse, trat der Handels- und Industrieverein dem Wunsch nach Beschleunigung des Basis-Tunnels bei.

Die Bundesbahnen liessen sich nicht lange von Basel aus mahnen. Schon am 18. Juni 1907 erstattete die Generaldirektion der Bundesbahnen ihrem Verwaltungsrat einen Bericht mit dem Antrag, der Verwaltungsrat möge die Generaldirektion beauftragen, beförderlich die erforderlichen Studien vorzunehmen, um ihm Plan und Kreditbegehren für die Ersetzung der bestehenden Hauensteinlinie durch eine solche mit einem Basis-Tunnel und mit einer Maximalsteigung von 10 Promille zu unterbreiten. «Das Referat über diesen Gegenstand haben wir dem Präsidenten übertragen,» heisst es am Schlusse dieses Berichts, den der Generaldirektions-Präsident, Placidus Weissenbach, unterschrieben. So war dieser Mann neuerdings vom Schicksal dazu ausersehen, an der Wasserfallenbahn, wie anno 1879, die «schmerzlose Hinrichtung» zu vollziehen.

In diesem Berichte gab die Generaldirektion, auf Seite 12, die technischen Eigenschaften sämtlicher Juradurchstiche für die Verkehrsrichtung Basel—Bern folgendermassen an:

Basel—Bern	Effektive Länge	Virtuelle Länge nach Jacquier	Maximalsteigung
via Olten	106	170	26 ‰
via Sonceboz-Biel	123	207	25 ‰
via Münster-Grenchen-Biel	109	146	15 ‰
via Münster-Grenchen-Lengnau	107	143	15 ‰
via Wasserfallen - Schönbühl	93	138	18 ‰
via Weissenstein - Schönbühl	108	177	25 ‰
via Olten, Hauensteinbasis	106	141	10 ‰

Nach diesem sehr objektiven Gutachten der Generaldirektion ist somit die Wasserfallenbahn für die Strecke Basel-Bern auch mit ihrem kurzen Tunnel (18 ‰) der Linie Basel—Olten—Bern via Basis-Tunnel technisch gleichwertig. Man kann mit gleichviel Kraftaufwand einen Zug durch die Wasserfalle von Basel nach Bern befördern, wie auf der Basislinie via Olten. Somit müssen die Distanzverkürzungen sich wirklich in Tax-, Fracht- und Zeitersparnissen auswirken. Durch diese objektiven Feststellungen hat die Generaldirektion die Tatsache bekundet, dass die Wasserfallenbahn für die Richtung Basel-Bern, ihre Hauptverkehrsrichtung also, auch neben dem Hauensteinbasis-Tunnel noch berechtigt ist. Das Gleiche trifft nach ähnlichen Tabellen im erwähnten Gutachten der Generaldirektion für die Strecke Basel-Solothurn zu, nicht mehr aber für Basel-Biel. Tatsächlich hat sich seit meiner Dissertation die Situation der Wasserfallenbahn nur dadurch verschlechtert, dass der Punkt Biel und damit die Neuenburgerlinie nicht mehr zur Wasserfallenbahnzone gehört; das Uebrige ist sich gleich geblieben. Der Verkehr Basel-Biel etc. bildete nicht einmal den vierten Teil des der Wasserfallenbahn nach dem Prinzip der kürzesten Linie gebührenden Güterverkehrs.

Die Generaldirektion bagatellisierte dann in ihrem Gutachten den von dem abgelegenen Wasserfallengebiet zu erwartenden Lokalverkehr, ohne zu bedenken, dass diese einsamen Täler südlich und nördlich der Wasserfalle durch die Bahn in ähnlicher Weise an die Linie Basel-Bern zu liegen gekommen wären, wie früher das «weltentrückte» Fricktal an die Linie Basel—Zürich. Sodann erwartete man einen beträchtlichen Neuverkehr nicht einzig und allein von den Distanzabkürzungen, sondern auch von der Durchbohrung der Jurawand.

Einige Missverständnisse, die der Generaldirektion inbezug auf meine Berechnungen zugestossen waren, widerlegte ich Ende August 1907 in einer Artikelserie, die in den «Basler Nachrichten» erschien. Dieses Blatt und die Neue Zürcher Zeitung bewiesen, ausser der Solothurner und Baselbieter Presse, meinen Bestrebungen das grösste Wohlwollen. Das zuletzt erwähnte Blatt sandte mir einen Artikel nicht nur, wie andere, wegen «Raummangel» zurück, sondern mit der Begründung, «ein hochgestellter Eisenbahnfachmann, dem er unterbreitet worden sei, halte ihn für inopportun.»

*

Das Interessanteste am Gutachten der Generaldirektion war aber der ihm beigedruckte Anhang, eine vom 25. Mai 1907 datierte Eingabe des Regierungsrates von Baselstadt, welcher den Bundesbahnen mit aller Wärme die baldige Erstellung eines Hauensteinbasis-Tunnels empfahl, (der doch auf Baselbieter und Solothurner Boden liegt.) Zu dieser Eingabe hatte wohl der «Basler Eisenbahndirektor» den Regierungsrat bewogen! So nannte man nämlich damals den kürzlich zum Regierungsrat gewählten Herrn E. Wullschleger, dem als Departementschef des Innern das Eisenbahnwesen unterstand. Sonst schrieb man in Basel immer: «Herr Regierungsrat so und so», Herrn Wullschleger aber, der sich bisher vorwiegend als Klassenkämpfer betätigt hatte, liess man in der Presse als «Eisenbahndirektor» für den ihm als ursprünglichem Zofinger Bürger sehr leicht verständlichen Hauensteinbasis-Tunnel auftreten. Die Handelskammer hatte nämlich das Heuslerische Gutachten einfach an das Departement des Innern umadressiert und dieses hatte es sich so lebhaft zu eigen gemacht, wie sonst gewiss kein anderes Handelskammergutachten. Der tüchtige und arbeitsame Regierungsrat Wullschleger konnte jedenfalls nichts dafür, dass ihn die Hauensteinbasis-Presse als «Eisenbahndirektor» bezeichnete, mithin als eine Art «Fachmann» im Eisenbahnwesen. Aber dieses «Avancement» mag seinen Eifer stark angespornt haben.

Selbstverständlich hatte die Handelskammer das Recht, ein Gutachten an die Basler Behörden zu richten. Aber diese hätte auch noch anderwärts sich über die Wasserfallenbahn orientieren können. So bestand zum Beispiel in Basel ein «Grosser Rat», der selbst über jede Strassenkorrektion sein «Gutachten» abzugeben hatte. Warum veranlasste weder die Regierung noch irgend ein Ratsmitglied jemals eine Besprechung der Juradurchstichfrage in dieser Behörde? Auch das Basler Volk, das jede Pressemitteilung über die Wasserfallenbahn mit Freude und Begierde vernahm, aber stets nur über den

Basis-Tunnel «unterhalten» wurde, hätte gewiss einem Grossratsbeschluss folgenden Inhalts freudig zugestimmt:

> Behörden und Volk von Basel, vom Wunsche beseelt, den Verkehr mit den schönen Basler und Solothurner Juratälern zu fördern, und endlich einmal eine direkte Bahnverbindung zu den Miteidgenossen in Bern, Solothurn, Freiburg, Neuenburg, Waadt, Wallis und Genf zu erhalten, unterstützen die Wasserfallenbahn als neues Eingangstor zur schweizerischen Hochebene aus wirtschaftlichen, politischen und militärischen Gründen. Sie lehnen jede blosse Verbesserung bestehender Zufahrten ab.»

Ohne Befragung der Behörden und des Volkes empfahl die Basler Regierung, die infolge der Kantonstrennung nichts mehr von der Gemeinschaftlichkeit baslerischer, basellandschaftlicher und solothurnischer Verkehrsinteressen empfand, den Hauensteinbasis-Tunnel und Generaldirektor Placidus Weissenbach liess diese Eingabe als Anhang seinem Gutachten beifügen. Warum wohl?

Placidus Weissenbach war gewiss selbst verwundert darüber, dass die Basler Regierung in so eigenmächtiger Weise die Wasserfallenbahn preisgab und wollte für alle Zeiten durch Veröffentlichung dieser Eingabe die Verantwortung auf den Basler Regierungsrat abwälzen.

Man beachte, dass die historische Eingabe der Basler Regierung das Datum vom 25. Mai 1907 trägt, während die Versammlung des Handels- und Industrievereins, die auf Oberst Koechlins Vortrag hin ihre Beschlüsse fasste, erst drei Tage nachher stattfand, am 28. Mai 1907.

Somit scheint Regierungsrat E. Wullschleger als kantonaler Eisenbahndirektor selbst die Basler Handelskammer vor ein «fait accompli» gestellt zu haben, das der Basler Handels- und Industrieverein nachträglich «decken» musste.

Placidus Weissenbach, der durch seinen Tarifgesetzartikel 21 das Schicksal der Wasserfallenbahn besiegelt und durch seinen ehemaligen Kollegen Heusler-Vondermühll die Idee einer Verstärkung der Gotthardbahnlinie in Basel eingeführt hatte, erscheint nach all dem Gesagten als der eigentliche Inspirator des Hauensteinbasis-Tunnels, um dessen Beschleunigung er sich nachher von Basel aus bitten liess: alle übrigen Persönlichkeiten glaubten als Spieler auf dem Schachbrett «zu schieben» und — «wurden geschoben». Placidus Weissenbach rächte sich vielleicht durch diese Veröffentlichung der Basler Eingabe dafür, dass die Basler Centralbahndirektion in den Siebziger Jahren ihn und den Direktor Adam zuweilen «vorgeschoben» hatten, wenn es galt, in Konferenzen die Wasserfallenbahn zu «beerdigen».

Ich darf zum Schlusse noch festhalten, dass alle Männer, die meinem Projekt entgegentraten, wie die Bundesräte Zemp und Forrer, Placidus Weissenbach, Casimir von Arx, Professor Steiger, Oberst Koechlin, Dr. Traugott Geering, Rudolf Gelpke mir, nachdem mein Projekt beseitigt war, persönlich stets alle Achtung bekundeten, trotzdem ich mich nie von der Wasserfallenbahn abtrünnig machen liess.

4. Finale.

Das Wasserfallenbahnkomitee hatte am 8. März 1907 durch eine Eingabe, die mir erst vor kurzem zu Gesichte gekommen ist — infolge

beruflicher Tätigkeit in der Ostschweiz war ich diesen Jurafragen jahrelang entrückt — den Bundesrat um endliche Erteilung des Konzessionsgesuches gebeten mit dem Beifügen, im Falle des Staatsbaues und -Betriebes der Wasserfallenbahn würde es wohl von allen Gemeinden als Wasserfallengebiets Subventionserklärungen zu erwirken im Stande sein. Meines Erachtens hätten diese Subventionserklärungen dem Gesuch sogleich beigelegt werden sollen; sie bildeten, wie ich in meinem frühern Aufruf betont hatte, das einzige Mittel, durch das die Gemeinden und sonstigen Interessenten hier ein Wort hätten mitreden können.

Die Antwort des Bundesrats bestand in der bundesrätlichen Botschaft vom 11. März 1910 betr. Erteilung eines Kredits von 24,000,000 Franken an die SBB. zur Tieferlegung des Hauensteinbasis-Tunnels, in der die Wasserfallenbahn-Baukosten durch die Annahme, es müsste ein Wasserfallen-Basistunnel gebaut werden, künstlich um 11 Millionen überhöht wurden.

In der nationalrätlichen Diskussion bekämpfte diese Vorlage namentlich der Jurassier Gobat, dem es gewiss willkommen gewesen wäre, wenn die Wasserfallengemeinden durch Subventionserklärungen unsichtbar mitgewirkt hätten. Niemand hatte ja vorher die Wasserfallenbahn so vornehm und anständig behandelt, als das Komitee für Münster—Grenchen, eben die Jurassier. Ein Redner bezeichnete diesen Kredit als Luxusausgabe, nachdem verschiedene Eisenbahngesellschaften den Hauensteinbasis-Tunnel als überflüssig dargestellt hatten.

Auf Antrag eines Baselbieters, nämlich des Obersten Buser, Kantonalbankpräsident, in Sissach, wurden die 24 Millionen Franken durch dringlichen Bundesbeschluss ohne Referendumsvorbehalt bewilligt, weil die Wasserfalle geschwiegen hatte.

Die Idee der Wasserfallenbahn wurde damit freilich nur «unterdrückt, aber nicht überwunden».

Placidus Weissenbach hatte meines Erachtens die Wasserfallenbahn bloss für seine eigene Zeit, aber nicht für immer abgelehnt; sonst hätte er ihre Gleichwertigkeit mit der Linie Basel—Gelterkinden—Olten—Bern nicht so gewissenhaft betont und hervorgehoben. Er erklärte damit: Die Wasserfallenbahn ist auch neben dem Hauensteinbasis-Tunnel berechtigt, — dieser hat jene nicht etwa ersetzt und überflüssig gemacht, denn die Wasserfallenbahn besitzt eine eigene spezifische Bedeutung und Funktion, die der Hauensteinbasis-Tunnel nicht erfüllen kann.

Die Wasserfallenbahn Liestal—Herzogenbuchsee ist die westliche Schwester der Bötzbergbahn. Sobald die Wasserfallenbahn erstellt ist, kann das alte Eisenbahnbaudreieck Basel—Zürich in das schweizerische Eisenbahnbetriebsdreieck umgewandelt werden. Jeder interlokale Personenzug, der von Basel durch die Wasserfalle nach Bern fährt, kehrt über Olten-Zürich und durch den Bötzberg nach Basel zurück. Wird von jeder Eckstadt des Eisenbahndreiecks Basel—Bern—Zürich ungefähr gleichzeitig je ein Zug nach links und nach rechts über das Eisenbahndreieck geleitet, so müssen alle Züge ungefähr gleichzeitig in ihre Ausgangsbahnhöfe zurückkehren. Auf diese Weise gestaltet der ganze Eisenbahnbetrieb unseres Landes sich rhythmisch. Für den Schnelltriebwagenverkehr eignet dies tri-

gonale System sich vorzüglich. Das Schweizervolk wird, sobald es aufgeklärt ist über die Machinationen, welche die Wasserfallenbahn verhinderten, sobald es ihre Vorzüge erkennt, dereinst mit Begeisterung «seine Wasserfallenbahn» verwirklicht sehen wollen.

Schlusswort.

Der Wasserfallenbahnfrage wurde ich schon im Jahre 1907 durch die Tatsache «entrückt», dass ich in die Ostschweiz übersiedelte. Als Redaktor der «Neuen Glarner Zeitung» war ich beruflich so stark in Anspruch genommen, dass ich mich höchstens mit der «Randenbahn» und mit der «Ostalpenbahn» befassen und auf das Schicksal der Wasserfallenbahn keinen Einfluss mehr ausüben konnte. Erst infolge meiner Wahl (1913) an das «Bieler Tagblatt» bekam ich erneut Fühlung mit der Baselbieter Juradurchstichfrage: die Eröffnung von Münster-Grenchen interessierte mich wieder lebhafter dafür. In der Folgezeit studierte ich die während meiner transjurassischen Berufstätigkeit inbezug auf die Wasserfallenbahn ergangenen Entscheide und Beschlüsse genauer durch und veröffentlichte meine neuen Studien im «Landschäftler», im «Rauracher» (No. 3, 1931) und im Werke «Basel Stadt und Land» (1936). Aus meiner heutigen Darstellung ergibt sich, dass der Hauensteinbasis-Tunnel ein «reaktionäres», die Wasserfallenbahn ein «reformatorisches» Bahnprojekt war.

Am eidgenössischen Bettage dieses Jahres lud der Redaktor dieser schönen heimatlichen Vierteljahrsschrift, Herr Dr. Paul Suter, mich in freundschaftlicher Weise zu sich nach Reigoldswil ein, wo mich Herr Gemeindepräsident Dr. Leo Zehntner ebenfalls erwartete. Diesen beiden Männern verdanke ich die Anregung, diese Geschichte der Wasserfallenbahn zu verfassen zu bleibendem Gedächtnis; dafür gebührt auch ihnen und sonst niemand die dankbare Anerkennung der Mit- und Nachwelt. So bleibt der heurige Bettag mir unvergesslich.

Augusta Raurica, 30. Nov. 1938.

Dr. Gustav Adolf Frey.

Barbel Rudins Schuld und Sühne.

Ein Sittenbild aus der guten alten Zeit von E. Maag, Ramlinsburg.

Die Verhaftung.

Der Montag des 13. Juni anno 1701 brachte eine nicht geringe Aufregung ins kleine Bergdörfchen Ramlinsburg im damaligen Waldenburgeramt. Da erschienen nämlich kurz vor der Mittagszeit zwei Schlossknechte aus Waldenburg und verschwanden schnurstracks im Hauseingang des Hans Joggi Schwob. (Heutiges Haus No. 34). Wie ein Lauffeuer verbreitete sich diese Nachricht im Dörflein, und bald hatten sich auch die ersten Gaffer eingefunden, die gespannt der Dinge warteten, die sich da abspielen sollten und erregt den Fall diskutierten. Dem Hans Joggi galt dieser Besuch nicht, das stand ausser Zweifel. Seine Rechtschaffenheit war bekannt. Wie wäre er sonst Mitglied des Civilgerichts geworden! Hingegen seine Frau, die Barbel Rudin aus